This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

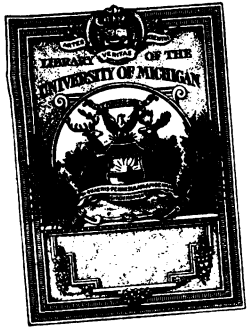
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

HE
669
M49
V.1

Die

deutschen Ströme

in ihren

Verkehrs- und Handels-Verhältnissen

mit statistischen Uebersichten.

LIBRARY
University of
MICHIGAN

Von

Heinrich Meidinger.

In vier Abtheilungen:

Die Donau. — 2. Der Rhein. — 3. Die Elbe. — 4. Die Weser, Ems und Oder.

Erste Abtheilung.

Die Donau.

Leipzig.

Verlag von Friedrich Fleischer.

1853.

Druck von Aug. Osterrieth
in Frankfurt a. M.

Vorwort.

Bei der früheren Ausarbeitung meiner „statistischen Uebersicht der Mainschifffahrt (1841)", und der „Neckarschifffahrt (1850)" hegte ich schon den Gedanken, die vorhandenen Lücken über den Verkehr auf den Hauptströmen Deutschlands durch ähnliche statistische Uebersichten zu ergänzen. — Es fehlte aber noch vielfach an amtlichen oder sonst zuverlässigen Angaben, die erst in der jüngsten Zeit auftauchen und mir die Mittel zur Ausführung meines Vorhabens an die Hand geben.

Namentlich war und ist noch die Donau ein in Deutschland fast unbekannter Strom, zu dessen nähern Kenntniß die nachfolgenden Blätter einige Beiträge liefern sollen.

Seit der Einführung der Donaudampfschifffahrt und der Sprengung des eisernen Thors sind sich

Reclassed 8-13-30 AVM

Wien und Constantinopel auf eine überraschende Weise näher gerückt. Die Fahrt von Wien nach Constantinopel legt man nun ganz mit Dampf, in schön eingerichteten mit allen Bequemlichkeiten versehenen Schiffen, in acht Tagen zurück. Es ist dies nicht nur der kürzeste, sondern auch der billigste Weg in den Orient, sowohl für Reisende als für Waaren, ein Weg, der mit jedem Jahre mehr benutzt werden wird.

Wenn auch die alten Handels- und Verkehrsplätze von Augsburg und Nürnberg nicht mehr den Aufschwung nehmen werden wie früher, so ist doch eine größere Belebung des Handels für Wien, Regensburg, Nürnberg und andere süddeutschen Städte unausbleiblich.

Für die Kräftigung der Verkehrsmittel durch Dampfschifffahrt und Eisenbahnen hat die österreichische Regierung in den letzten Jahren außerordentlich viel gethan und thut es noch. Nicht nur die ganze Donau, sondern auch die ganze Theiß (bis Tokai hinauf) wird jetzt von Dampfbooten befahren.

Das neu erwachende Leben auf der Donau wird für den Austausch roher und verarbeiteter Produkte neue Absatz- und Bezugsquellen öffnen zu allseitigem Gewinn, und zwar nicht bloß materiellem Gewinn,

denn der Handel führt auch die Kultur in seinem Gefolge, und an das Handelsinteresse knüpfen sich auch sittliche und veredelnde Elemente.

Die alten Schranken und Feindschaften zwischen den christlichen und muhamedanischen Völkern werden allmählig fallen, und durch den lebhafteren Verkehr auf der unteren Donau werden auch in topographischer Hinsicht die noch ziemlich unbekannten nördlichen Gauen der Balkanhalbinsel mehr an's Licht treten.

Die Quellen, die ich bei dem vorliegenden Werke benutzt, sind vornemlich die „Mittheilungen über Handel und Gewerbe, herausgegeben von der administrativen Statistik", 1r u. 2r Jahrgang. Wien 1850/51. 8°, und die Fortsetzung derselben in dem von Dr. Gustav Höfken redigirten Tageblatt „Austria". Letzteres Blatt enthält, außer den österreichischen Consularberichten, viele werthvolle Correspondenzartikel vom In- und Auslande, die Verhandlungen der verschiedenen österreichischen Handelskammern, technische und gewerbliche Notizen, Markt- und Börsenberichte, Bewegung der Eisenbahnen, der Dampfschifffahrt ꝛc., und ist unstreitig das erste und beste Organ für die richtigere Kenntniß der österreichischen Handels- und industriellen Zustände.

Eine gute Karte von der mittleren und unteren Donau fehlt noch. (Die beste ist noch die bei Manz in Regensburg erschienene.) Ich habe es versucht, einen Entwurf diesen Blättern beizufügen, der aber bloß als Ueberblick dienen soll, in der Hoffnung einer baldigen genaueren und ausführlicheren Karte. Die weiteren zwei Uebersichtskarten der Dampfschifffahrtslinien auf der Donau, Theiß und Save sind der „Zusammenstellung der Fahrordnungen und Tarife der ersten K. K. privilegirten Donaudampfschifffahrtsgesellschaft für das Jahr 1852. Wien bei Gerold u. Sohn" entnommen.

Wünschenswerth bleiben noch jährliche statistische Aufstellungen über den Donauverkehr (im Einzelnen und Allgemeinen), wie es am Rhein durch die Centralcommission für Rheinschifffahrt geschieht, deren Jahresberichte die Grundlagen zu einer genauen Statistik des Rheinverkehrs bilden.

Frankfurt a. M. im September 1852.

Heinrich Meidinger.

Inhalt.

	Seite
Seitheriger Stand der Schifffahrt	1
Strombauten, Sprengungen und Durchstiche	7
Stromlänge und Uferstaaten	10
Breite, Tiefe und Gefälle	14
Donaubrücken	17
Haupthäfen der Donau	21
Schiffbare Nebenflüsse und Kanäle der Donau	34
Donau-Dampfschifffahrt	52
Donau-Schleppschifffahrt	65
Kurze Uebersicht des österreichischen Lloyd	74
Donau-Ruderschifffahrt	82
Schifffahrtbewegung auf der oberen (österreichischen) Donau	86
Donauzölle	90
Ueber den Handelsverkehr auf der untern Donau	92
Ein- und Ausfuhr von Braila und Galatz	98
Ein- und Ausfuhr der russischen (bessarabischen) Donauhäfen	111
Sulina-Schifffahrt	121
Allgemeine Ansicht der Donauufer	127

Seitheriger Stand der Schifffahrt.

Man wird es im Auslande und selbst in vielen Theilen des Vaterlandes für kaum glaubhaft halten, daß es noch zu Anfang der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, mitten in Deutschland, einen mächtigen, über 300 Meilen weit schiffbaren Strom gibt, der an 100 Meilen rein deutsches Land durchzieht, und 130 Meilen weiter unter deutscher Herrschaft steht, ja noch bis zur Walachei und Türkei hinab dem deutschen Handelseinflusse (durch die österreichische Dampfschifffahrt) unterworfen ist; aber für die industriereichen Mittel- und süddeutschen Länder, überhaupt für deutschen Verkehr und Handel, von nur geringer Bedeutung, ja kaum halb so wichtig ist, als etwa die Schelde, Maas und Weser (von Elbe und Rhein nicht zu reden).

Der Grund hiervon lag bisher theils in natürlichen, theils in politischen Hindernissen (letztere in den langjährigen Kämpfen gegen die Türken), hauptsächlich aber in der strengen Absperrung Oesterreichs gegen die übrigen deutschen Bundesstaaten durch hohe Zolltarife und Verbote, wodurch die obere und mittlere Donau für Deutschland fast ganz

verloren war. Diese nachtheilige Absonderung (auch besonders für Oesterreich nachtheilig), ist nun durch ein freieres System ersetzt, das sich hoffentlich bis zur untern Donau erstrecken wird, wo von Seiten der Türkei und der beiden Fürstenthümer (Walachei und Moldau) viel Bereitwilligkeit bestehen soll, durch Benutzung der dort neu in's Leben getretenen Dampfkraft zur Belebung und Hebung des Verkehrs thätig mitzuwirken.

Zu den natürlichen Hindernissen der Donauschifffahrt gehörten seither:

1. Die große Schnelligkeit der Gewässer zwischen Regensburg und Wien, welche die Bergfahrt sehr erschwerten, von der Dampfkraft aber jetzt überwunden wird.

2. Die Wirbel und Felsenriffe in den waldigen Stromengen bei Grein, (unterhalb Linz. Von Grein bis Stein-Krems sind es 9 M.) und am sogenannten eisernen Thore, zwischen Orsowa und Widdin.

Diese Wirbel und Stromschnellen boten seither allerdings große Schwierigkeiten dar (namentlich war dies bei den Klippen und Felsen im eisernen Thore der Fall), die aber nun durch mehrfache erfolgreiche Sprengungen größtentheils beseitigt sind.

An den Felsen des Strudels bei Grein wurde schon unter Maria Theresia und unter Joseph II. (1778—1791) gearbeitet und der Schifffahrt bedeutende Erleichterung verschafft; nur bei kleinem Wasser müssen hier noch die zu Berg fahrenden Dampfer oft 20 bis 30 Paar Pferde vorspannen und sich vermittelst starker Tauen (eins hinten

und eins vornen) durchziehen lassen. Die Donau theilt sich hier in zwei Arme. Der rechte Arm (Höß gang) wird wenig befahren, der linke und größere ist der Strudel. Etwa 1000 Schritte davon folgt der Wirbel, wo das zu Thal fahrende Schiff pfeilschnell fortschießt. Würde ein Theil der Felseninsel Haustein weggeschafft, so verschwände der ganze Wirbel. Auf einer Insel steht die Ruine des Wörth-schlosses, dem Mäusethurm bei Bingen ähnlich (vermuthlich früher ein Mauththurm), und auf der oberen Insel ein steinernes Kreuz, der Kirchhof genannt, weil hier früher die Leichen verunglückter Schiffer angeschwemmt wurden. Der Flecken Persenbeug ist der Standort für Zugpferde und Schifferknechte.

Eine Krümmung der Donau heißt Böslboig (böse Beuge?); doch ist kein eigentliches Hinderniß in der Donau hier bemerkbar.

An den Katarakten des eisernen Thors waren unter Leitung geschickter Ingenieure, in den Sommern 1847 und 1848, viele Bergleute mit Sprengen der querlaufenden Felsenriffe beschäftigt. Seitdem fahren die Dampfschiffe ohne Gefahr darüber weg und die Schnellboote gehen direct von Wien nach Galatz ohne Umladung; bloß bei ganz niedrigem Wasser wird noch umgeladen.

Das eiserne Thor (2 Meilen unterhalb Orsowa) besteht aus einer kurzen Bergschlucht (Tachtalia, türkisch: Demir Kapi), die man zu Thal in 15 Minuten, zu Berg in einer Stunde durchfährt. Eine weit größere Schlucht erstreckt sich oberhalb Orsowa, die Klissura genannt, durch welche die Donau

sich ebenfalls über Klippen und Felsenriffe ihre Bahn bricht, die jedoch weit weniger bedeuten als die Felsenklippen des eisernen Thors. Die Ufer bilden hier zu beiden Seiten schroffe Felswände und waldbedeckte Bergeinschnitte; am linken Ufer ist Siebenbürgisch-Walachisches Bergland, am rechten Serbisch-Türkisches.

Am Eingange in die Klissura liegt auf einem Vorgebirge am linken Ufer (nach Kohl, der die Gegend im Jahre 1841 selbst bereiste und ein getreues Bild davon entwirft), das Fort Uj-Palanka (wörtlich neue Festung) und am gegenüberliegenden rechten Ufer, ebenfalls auf einem Vorsprunge, das türkische Fort Rama, beide gleichsam als Thorwächter des Engpasses. 3 Meilen unterhalb Palanka liegt Alt- und Neu-Moldava, und eine Meile weiter Drenkowa, bis wohin früher die Dampfschiffe fuhren. Nicht weit davon erhebt sich mitten in der Donau eine hohe Felsklippe, Babagai, von wo aus sich die Wirbel und Brandungen fast 2 Meilen weit hinziehen. Im Mai 1839 verunglückte hier ein Boot mit 28 Reisenden, die von dem Dampfschiffe aus Orsowa kamen und in einem Kahn aufwärts gezogen wurden, wobei das Seil brach, und 20 Menschen um's Leben kamen.

Unweit des Ausgangs der Klissura zeigt sich Alt-Orsowa oder Skela-Orsowa *), ein langgestreckter Grenzort mit

*) Skela, Scala (türk. Eskele, franz. Echelle), kommt vermuthlich von den Treppen, die aus den Städten zum Ufer führen, wie dies häufig im Orient vorkommt; zu Belgrad ist eine solche noch vorhanden, obgleich im verfallenen Zustande.

Quarantaineanstalten, und mitten im Strome, auf einer Insel, die halbzerstörte türkische Festung Neu-Orsowa; gegenüber am rechten Ufer ein kleines türkisches Fort Elisabeth (Schistab), und weiter hin Skela-Cladowi, wo gewöhnlich das von und nach Galatz fahrende Dampfschiff anlegt.

Von Orsowa aus fließt die Donau breit und ungehemmt in grader Linie bis zu dem obenerwähnten eisernen Thore, als der letzten Donauschlucht, an deren Eingang sich schon viele Felsen und Klippen zeigen.

3. Die Versandung an dem Ausflusse der Donau (Sulina-Mündung*). Kein Seeschiff, das mehr als 11 bis 12 Fuß tief geht, kann die Sulina-Mündung passiren, ohne einen Theil seiner Ladung in kleinere Schiffe (Lichterschiffe) zu laden. Auch vergeht fast kein Jahr wo nicht bei seichtem Wasserstande im Sommer ein österreichisches oder anderes Schiff auf den Sandanhäufungen an dieser Mündung strandet.

Im Spätsommer 1851 kamen allein an 12 Unglücksfälle vor, theils Schiffbrüche, theils Havarie. Im Herbst 1848 war das Fahrwasser an der Sulina-Mündung bis auf 9 Fuß gesunken, Anfangs April 1852 auf 9¼ Fuß (zu Giurgewo 14 Fuß, S. Georg 15½ Fuß).

*) Sulina oder Suline ist der mittlere Arm des mit wogendem Schilfe bedeckten Strombettes, welches die Donau in drei Armen durchbricht. Der nördliche (Kili od. Kilia) ist rein russisch oder bessarabisch, mit den Häfen Reni (am Pruth) und Ismail (mit großem natürlichen Bassin). Der südliche Arm (San Georgio) bespült das türkische Bulgarien, mit dem Hafen Tultscha.

Es besteht zwar zwischen Oesterreich und Rußland ein Vertrag *), wonach sich die russische Regierung verpflichtet, die Sulina-Mündung stets im guten, fahrbaren Zustande zu erhalten (durch erforderliche Reinigungsarbeiten und Erhaltung eines zweckentsprechenden Leuchtthurmes), und den fremden Flaggen eine ungehinderte zollfreie Durchfahrt zu gestatten; allein die Maßregeln zur Wegschaffung des Sandes sind nicht wirksam genug und bestehen bloß in einem kleinen Dampfbagger, der dazu nur während der guten Jahreszeit (April bis October) arbeitet **). Auch der Leuchtthurm und Molo in Sulina befindet sich in ungenügendem, gefahrdrohendem Zustande. Oft stehen an 50 Kauffahrer vor der Sulina-Mündung wegen widrigen Windes. Zu Galatz wird gewöhnlich umgeladen, was der Donau weiter hinaufgeht, doch gehen auch Seeschiffe bis Rutschuk und Giurgewo.

Die Schifffahrt durch die Sulina-Mündung dauert vom Februar oder März bis in den November und Dezember, je nach dem Stande der Witterung.

---

*) Dieser Vertrag vom Jahre 1840 lautete auf 10 Jahre und wurde durch Ukas vom 18. Dez. 1851 vorläufig auf 1 Jahr weiter verlängert. Durch den Frieden von Bukarest (1812) verlor die Moldau ganz Bessarabien an Rußland mit dem Pruth als Grenze, und im Jahre 1829 erwarb Rußland durch den Tractat von Adrianopel die Sulina-Mündung.

**) Die türkische Regierung soll nun ebenfalls in England eine Baggermaschine bestellt haben, zur Vertiefung des Georgskanals (Donauarm-Mündung auf türkischem Gebiete), da ihr daran gelegen sein muß, diesen Donauarm im schiffbaren Stand und eine unabhängige Wasserstraße zwischen ihren Donaufestungen und Konstantinopel zu haben.

Strombauten, Sprengungen und Durchstiche.

Ueber die Correction der Donau hat Freiherr Ludwig von Forgatsch im Jahre 1848 ein Schriftchen veröffentlicht („die schiffbare Donau von Ulm bis in das schwarze Meer. Frankfurt a. M. 1848"), woraus ersichtlich, wie Vieles hierin noch zu thun übrig. In Bezug auf Wien bemerkt derselbe (S. 15) folgendes:

„Wien, an der mächtigen Donau gelegen, trägt mehr den Namen einer Donaustadt durch die alljährlich zu befürchtenden (Wasser-)Gefahren, als durch den Nutzen, den dieser herrliche Strom der Hauptstadt verschafft; denn der schiffbare Donaustrom fließt eine Stunde entfernt von Wien in der Wildniß ꝛc. Der Wiener Donaukanal ist im Sommer schlecht schiffbar, bei geringem Wasserstande aber beinahe gar nicht, und dieser faßt die eigentliche Schifffahrt der Hauptstadt in sich.

„Der Donauhauptstrom (vor der Abscheidung des Wienerkanals) zertheilt, biegt und stößt sich so wild bis zur großen Brücke, daß derselbe da zur Anlandung gar nicht benutzt werden kann. Von der Brücke wendet sich derselbe

ab von Wien gegen das linke Ufer, erreicht mit dessen gesichertem Fahrwasser erst einen Theil der wild liegenden Inseln und dann das rechte Ufer unter Kaiser-Ebersdorf, eine gute Stunde Weges unterhalb von Wien, wo der Landungsplatz der Wien-Pesther Dampfschiffe ist (Kaisermühlen). Der Kaiserarm aber ist so versandet, daß derselbe zur Schifffahrt beinahe nicht verwendet werden kann. Gegenwärtig ist man damit beschäftigt, ihm einen Theil des Hauptstroms zuzuleiten und zugleich einen Hafen anzulegen."

An der obern Donau schreiten die Arbeiten für die Regulirung der Donau sowohl von Seiten Oesterreichs als Baierns rüstig vor. Oesterreich ist darin voraus, besonders was gut gemauerte Uferbauten betrifft, wie man schon gleich unterhalb Engelhardtzell bemerkt.

Zwischen Wien und Regensburg und höher hinauf sind noch häufig die Versandungen, namentlich im Frühjahre, daher die Aufstellung von Baggermaschinen sehr nöthig wäre. Auch die niedrig gebauten Brücken, die bei hohem Wasser den größeren Holzschiffen den Durchgang nicht gestatten, gehören noch zu den Hemmnissen; selbst die Dampfschiffe müssen dann bei Stein umladen.

Auf der baierischen Donau stößt man zwischen Donauwörth und Kehlheim, mitten im Fahrwasser, hin und wieder auf eingerannte Eichbäume (Stöcke), die den Reisenden an die Shags auf dem Mississippi erinnern. (Siehe J. G. Kohl's neueste Reise in Deutschland. Leipzig 1852.) Von einem ordentlichen Leinpfad, sagt Kohl, sei hier nichts zu sehen. Auch fahre noch immer bloß einmal

oder ein paarmal wöchentlich ein Marktschiff (Ordinari) von Ulm und Donauwörth nach Regensburg. Das Dampfschiff, das zwischen Ulm und Donauwörth fuhr, ist (wegen der starken Versandung) eingegangen. Nach dem neuen Donau-schifffahrts-Vertrag zwischen Oesterreich und Baiern, soll aber diese Strecke wieder in fahrbaren Stand gesetzt und erhalten werden.

Nach dem Urtheile Forgatsch's und anderer Sachverständigen ließe sich der Wiener-Donaukanal mit einigem Kostenaufwand auf gleiche Tiefe mit dem Hauptstrome bringen und eine Reihe von Schiffsbehältern (Docken) in Wien herrichten, die für die Folge von größter Bedeutung werden könnten; ebenso wären an den Mündungen der Hauptnebenflüsse der Donau sichere Winterhäfen und Waarenhäuser anzulegen, wie es bei ähnlicher Lage in England oder den Vereinigten Staaten von Nordamerika längst der Fall sein würde.

Im Juli 1852 sollte der große Durchstich bei Tolna, neben dem Bogyisplo gegraben werden, wodurch die Donau neuerdings eine Menge Krümmungen verlieren, die Wasserstraße aber bedeutend gewinnen wird. Auch unterhalb Linz besteht ein Donaudurchstich unweit der Emsmündung, breiter wie der alte Strom.

Ueber Sprengungen siehe vorher S. 5.

Stromlänge und Uferstaaten.

Dem gegenwärtigen Gebiete nach theilt man die Donau in

1. die deutsche Donau;
2. die ungarisch-slawonische Donau;
3. die walachische (am linken Ufer) und die türkische (oder serbisch-bulgarische), am rechten Ufer. Die Hälfte der Donaulänge ist türkisch.

Von Donaueschingen an durchfließt die Donau badisches Gebiet; sodann bis Ulm (Mündung der Iller) württembergisches und eine kurze Strecke preußisches (Hohenzollern-Sigmaringen).

Von unterhalb Ulm (wo die Donau schiffbar wird) dehnt sich an beiden Ufern bis unterhalb Passau das baierische Gebiet aus, auf eine Länge von . . . . . 51 Meilen oder 102 Wasserstunden.

Bei Engelhardtzell (österreichischem Grenzort) beginnt das österreichische Gebiet, das sich bis Theben (oberhalb Preßburg) als rein deutsches Land erstreckt.

51 Meilen.

Vortrag . 51 Meilen.

Die Entfernung (der Wasserstraße nach) beträgt von Engelhardtzell bis Linz . 9 Meil.
„ Linz bis Wien . . . . 27 „
„ Wien bis Theben . . . 8 „
44 „

Bei Preßburg fängt das ungarische (österreichische) Gebiet an, das sich zu beiden Seiten der Donau bis Orsowa hinzieht . . . . . 132½ „

Zu Orsowa nimmt die Donau vom Lande der Magyaren Abschied.

Von Orsowa bis Braila (Ibraila) dehnt sich am linken Ufer das walachische Gebiet aus (zwischen der Donau und Siebenbürgen) 94½ „

Von Braila bis Galatz das moldauische 2½ „
und von unterhalb Galatz bis in's schwarze Meer das russische (bessarabische) zwischen Pruth und Dniestr . . . . . 15 „

Gesammte schiffbare Länge 339½ Meil.

Am rechten Donauufer fängt bei der Festung Belgrad*) das türkische Gebiet an, das sich von da bis

*) Die türkischen Donaustädte sind fast alle zu Festungen gemacht, und nehmen sich mit ihren Moscheen und Minarets sehr malerisch aus. Die Festungswerke aber sind fast durchgängig im Verfall, und im Innern der Städte herrscht noch viel Unreinlichkeit und Armuth. Bei Orsowa liegt auf einer Donauinsel die türkische Festung Neu-Orsowa. Die ehemalige Festung von Giurgewo (ebenfalls auf einer Insel) ist zerstört. (Nach dem Traktat von Adrianopel (1829) mußten alle türkische Festungen am linken Donauufer

Widdin (als Serbien) und weiter hinab (als Bulgarien) bis zur (rechten) Donaumündung (St. Georgs Kanal) in einer Länge von . . . . . 141 Meilen erstreckt, nämlich von Belgrad bis Widdin 48 Meil.

„ Widdin bis ins Meer 93 „

(Von der Sulina-Mündung bis Konstantinopel rechnet man 70 Meilen.)

Die österreichische Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft gibt in ihrer „Fahrordnung für 1852" die Entfernung von Linz nach Galatz folgendermaßen an:

von Linz nach Wien	27 M.		
„ Wien nach Preßburg	8½ „	39 M.	
„ Preßburg nach Pesth	30½ „		
„ Pesth nach Baja	28 „	73 M.	
„ Baja nach Mohacs	4 „		
„ Mohacs nach Draueck	13 „		
„ Drauеck nach Neusatz	16⅛ „		
„ Neusatz (Peterwardein) nach Semlin (Belgrad)	11⅞ „		
„ Semlin nach Orsowa	29 „	96⅞ „	
„ Orsowa nach Skela Cladowi	2 „		
„ Skela Cladowi nach Widdin	16½ „		
„ Widdin nach Rutschuck	36 „		
„ Rutschuck nach Braila	39⅞ „		
„ Braila nach Galatz	2½ „		
Zusammen . . .	264⅞ Meilen.		

geschleift werden.) Kohl gibt die türkischen Festungen an der Donau, Save und Unna von Orsowa aufwärts wie folgt an: Fort Cladowa, Fort Elizabeth (Schistab), Festung Orsowa, Fort Golubinci (Gogardsinlik), Fort Golubacz, Fort Rama, Fort Kostolacz, Fort Kulioz, die Festungen Semendria (Smederow), Belgrad, Schabaz, Berbir, Fort Dubicza und Fort Novi. (Kohl, 4. Bd., S. 15.)

Der letzte Einfall der Türken in Ungarn geschah im J. 1787/8.

Ferner von Galatz nach Reni	$2^1/_2$ Meil.
„ Reni nach Ismail	6 „

auf der Theiß:

von Tittel nach Szegedin	$32^1/_2$ Meil.
„ Szegedin nach Szolnok	32 „
„ Szolnok nach Tokay	53 „
	$117^1/_2$ Meil.
von Tittel nach Temesvar	13 Meilen.

auf der Sau (Save):

von Semlin nach Mittrovitz	$22^1/_4$ Meil.
„ Mittrovitz nach Brood	$32^3/_{10}$ „
„ Brood nach Alt-Gradiska	$15^3/_4$ „
„ Alt-Gradiska nach Sziseck	$19^7/_{10}$ „
	90 Meilen.

auf der Drau:

von der Mündung (Draueck) bis Essegg . . 4 Meilen.
„ Pesth nach Essegg 48 Meilen (eigentlich 49 Meilen);
nämlich von Pesth nach Draueck 45 Meil.
„ Draueck nach Essegg 4 „

Breite, Tiefe und Gefälle.

Breite.

Bei Donaueſchingen beträgt ſolche ſchon an . 100 Fuß.
„ Donauwörth . . . . . 300 „
Von Kehlheim aus, im Durchſchnitt ungefähr 500 „
Bei Regensburg . . . . . 800 „
„ Paſſau . . . . . 750 „
„ Linz . . . . . 828 „
„ Mauthauſen . . . . . 1250 „
„ Wien (Hauptſtrom) . . . . . 1737 „
„ Peſth, an der Brücke . . . . . 1500 „
unterhalb Peſth . . . . . 2500 „

(Kohl gibt 3600 Fuß oder 600 Klafter als gewöhnliche Breite an, was ohne Zweifel ein Irrthum.)

Bei Semlin (Mündung der Save) . . . an 3000 Fuß.
unterhalb Pantſowa, wo mehrere große Inſeln, „ 4000 „
bei der Schlucht von Orſowa bloß . . . 480 „
„ Islaz (Iſchlaſch), Mündung der Aluta 2280 „
„ Rutſchuck und Giurgewo und unterhalb Rutſchuck iſt die Donau meiſt ſo breit, daß man die Ortſchaften an bei-

den Ufern nur sehr undeutlich unterscheiden kann. Dazwischen liegen lange, mit Gebüsch und Schilf bedeckte Inseln. Zur Ueberfahrt zwischen Giurgewo und Rutschuck mit den Segelbooten braucht man über 2 Stunden.

Tiefe bei gewöhnlichem Wasser (Mittelstand):

zwischen Donauwörth und Regensburg 3 bis 4 Fuß.
(Vor 1843 kaum 1½ bis 2 Fuß.)

bei Passau *) . . . . . 5 Fuß.
„ Wien . . . . . 6 bis 7 „
weiter hinab . . . . . 9—10 Fuß und darüber.

Diese Tiefe kann selbst bei kleinem Wasser, durch zweckmäßige Behandlung, erlangt werden. Am eisernen Thore soll eine stellenweise Tiefe von 158 Fuß vorkommen.

Gefäll.

Im Verhältniß zum Rhein ist der Fall der oberen Donau mehr als das Doppelte so stark. Von Ulm bis Passau beträgt solcher 12½ Fuß auf die deutsche Meile.

Regensburg liegt 1065 Pariser Fuß über der Meereshöhe.
Passau „ 898 „ „ „ „ „
Linz (Brücke) „ 766 „ „ „ „ „
Orsowa „ 130 „ „ „ „ „

---

*) Der mittlere Wasserstand der Donau bei Passau ist:

im Winter (Jan. — März)	4′ 8″ 3	durchschnittlich 6′ 9″ (Berghaus phys. Atlas. S. 103.)
im Frühling	7′ 6″ 3	
im Sommer	5′ 10″ 6	
im Herbste	5′ 11″ 0	

Von der Mündung der Enns bis zur ungarischen Grenze (Theben), 33 Meilen, beträgt das Gefälle 348 Fuß oder 10 Fuß (nach anderen Angaben 11½ Fuß) auf die deutsche Meile; in Ungarn kaum 2 Fuß.

Genaue Aufstellungen des Donaugefälls sind noch nicht bekannt.

Donaubrücken. (Von Regensburg abwärts.)

Zu Regensburg befindet sich eine Steinbrücke, die zu der am linken Donauufer liegenden Vorstadt (Stadtamhof) führt. An diese Vorstadt schließt sich der Ort Steinweg an, von wo ebenfalls eine Steinbrücke über das Flüßchen Regen führt (zum Dorfe Regenhausen oder Reinhausen).

Donaustauf, am linken Ufer. Marktflecken mit dem stattlichen Schlosse des Fürsten von Thurn und Taxis. Eine schlechte Holzbrücke führt hier über die Donau. In der Nähe die Walhalla.

Straubing, am rechten Ufer, Stadt von 7000 Einwohner mit lebhaftem Handel, besonders in Getreide. Eine Steinbrücke (die jetzt durch eine Kettenbrücke ersetzt werden soll) führt zur jenseitigen Vorstadt Gstüt.

Deggendorf, am linken Ufer, Städtchen von 3000 Einwohner, unweit der Isar-Mündung, mit Wallfahrtskirche. Hauptstapelplatz für Holz aus den baierisch-böhmischen Waldungen. Brücke über die Donau nach Fischerdorf.

Passau, am linken Ufer, Stadt von 9000 Einwohner, mit Handel und Schiffbau, auf einer Landzunge gelegen, die nördlich von der Donau, südlich von dem Inn bespült wird. Ueber jeden Fluß führt eine Steinbrücke. Der Inn ist hier an seiner Mündung an 900 Fuß breit, die Donau bloß 750 Fuß.

Linz, am rechten Ufer. Von dieser Stadt (20,000 Einwohner) führt eine 828 Fuß lange hölzerne Brücke mit 13 Jochen zur gegenüberliegenden Vorstadt Urfahr (Marktflecken mit 2000 Einwohner).

Mauthausen, am linken Ufer, Marktflecken mit langer Uferstraße, der Enns-Mündung gegenüber (3 St. von Linz). Fliegende Brücke. 1 St. von Mauthhausen liegt die Stadt Enns.

Stein, am linken Ufer, Städtchen von 2000 Einwohner, mit langer Uferstraße und vielen Wirthshäusern. Eine Allee führt von hier zur nahen Stadt Krems (5000 Einwohner), und eine belebte Schiffbrücke zum jenseitigen Städtchen Mautern (1000 Einwohner). In der Nähe von Stein (auf der Höhe) liegt die berühmte Benedictiner-Abtei Göttweih (mit weiter Aussicht) und die Ruine der alten Donaufestung Dürrenstein, wo Richard Löwenherz gefangen saß.

Stein liegt am Ein- und Ausgange der Bergschlucht, durch welche sich die Donau, zwischen Linz (Grein) und hier, Bahn bricht, und wird als Hafen und Raſtplatz der Schiffer betrachtet.

Zwiſchen Stein und Wien führt keine Brücke über die Donau.

Zu Wien geht über die große Donau (den nördlichen Arm) die neue Eiſenbahnbrücke. Ueber die kleine Donau oder den Donaukanal (als ſüdlichen Arm, der dicht an Wien vorbeifließt), führen 5 Brücken, nämlich:

1. die neue Brücke am Augarten;
2. der Kettenſteg oder die Karlsbrücke (1830);
3. die Sophien-Kettenbrücke (1825);
4. die Franzens-Kettenbrücke, an der Stelle der alten Brücke erbaut (1848 eröffnet);
5. die Ferdinandsbrücke (Steinbrücke) die nach dem Prater führt und 1819 hergeſtellt wurde.

Ueber das Flüßchen Wien (das oft ſtark aus ſeinen Ufern tritt) iſt eine eiſerne Brücke im Plan.

zu Preßburg, fliegende Brücke;

zu Gran, fliegende Brücke;

zu Comorn, Schiffbrücke;

zu Peſth, große Kettenbrücke, auf 4 mächtigen Steinpfeilern (oben mit Granit eingefaßt) ruhend, die zur gegenüberliegenden Stadt Ofen (Buda) führt. Die 4 in England verfertigten Hauptketten dieſer Brücke wiegen über 40,000 Centner. Das Rieſenwerk verdankt Peſth dem Grafen Szecheny, der es von Engländern ausführen ließ, die bei Waſſer- und Hafenbauten am tüchtigſten und erfahrenſten ſind. 6 Jahre lang wurde daran gearbeitet (von 1840 bis 1846). Die frühere Schiffbrücke zu Peſth

mußte jeden Winter, vom Dezember bis zum März, abgefahren werden, wodurch der Verkehr zwischen beiden Ufern jedesmal sehr gestört und erschwert wurde.

zu Neusatz, Schiffbrücke, die zur gegenüberliegenden Festung Peterwardein führt (1236 Fuß lang).

Dieses ist die letzte Brücke über die Donau.

Früher soll noch eine türkische Schiffbrücke, zwischen Rutschuck und Giurgewo, bestanden haben, als beide Ufer noch türkisch waren. Der Abbruch derselben ist leicht erklärbar, da das walachische Ufer jetzt unter russischem Protectorat steht. Hat ja doch auch die Brücke zwischen Hamburg und Harburg ein gleiches Loos erfahren, und zwar zwischen rein deutschen Bundesstaaten! (S. Elbe.)

Ueber die Theiß führt 1 Schiffbrücke zu Szegedin.
1 „ „ Szibakhaza.
1 „ „ Szolnock.
1 „ „ Tisza Fürad.

Donaumühlen.

In der Donau sieht man zahlreiche Schiffmühlen, oft in ganzen Reihen, namentlich zwischen Pesth und Semlin. (Im Banat werden die Mühlen meist durch Pferde betrieben.)

Hauptháfen der Donau. (Von Wien abwärts.)

Am linken Ufer:

Preßburg (10,000 Einwohner) mit der alten Burg der Könige von Ungarn (auf dem Schloßberge), einem massiven Viereck.

Am rechten Ufer:

Raab (11,000 Einwohner) an der kleinen oder Wieselburger Donau (Donauarm) hinauf.

Gran (alte Stadt) mit Dom und Schloß des Erzbischofs Fürst Primas von Ungarn.

Am linken Ufer:

Comorn, Festung.

Waizen mit schöner Kathedrale.

Pesth (130,000 Einwohner). Hier vereinigen sich die Straßenzüge von der obern Theiß, Samos, Maros, Gran, Waag und vom Plattensee. Vor 60 Jahren war Pesth noch voll elender Hütten und ohne Pflaster; jetzt besitzt es Prachtbauten und eine Stunde lange herrliche Uferstraße.

In dem gegenüberliegenden Ofen oder Buda

(40,000 Einwohner) befindet sich das große Arsenal der Donaudampfschifffahrt. Auch sind hier warme Schwefelbäder, darunter noch mehrere türkische.

Neusatz (6000 Einwohner) im Batschker Comitat, sogen. Batschker (Bacser) Ebene, wo viele Deutsche wohnen (in 41 Ortschaften; die Serben bewohnen bloß 35). Diese schöne Stadt, meist von Serben bewohnt, wurde im letzten Kriege (Juni 1849) von der gegenüberliegenden Festung Peterwardein und der Brückenschanze (am linken Ufer) aus, durch die Ungarn fast ganz in den Grund geschossen, so daß von 20,000 Einwohnern kaum 6000 Einwohner übrig blieben.

Bei Peterwardein wird starker Weinbau getrieben. 1 Stunde von Peterwardein liegt Carlowitz. Peterwardein bildet den Schlüssel zu dem romantischen Syrmien, das sich zwischen der Donau und der Save erstreckt.

Am rechten Ufer:

Semlin (10,000 Einwohner), der türkischen Stadt und Festung Belgrad gegenüber, an der Mündung der Save ($^1/_2$ Stunde oberhalb).

Am linken Ufer:

Pancsowa (Pantschowa) mit 13,000 Einwohner. Zwischen Pancsowa und Semlin (Belgrad) fährt täglich ein Dampfboot hin und zurück. Außerdem gibt es hier viele kleine Fahrzeuge (österreichische und türkische), welche die Verbindung zwischen diesen

3 Städten unterhalten. Die türkischen (serbischen) Schiffer (Arnauten) zeichnen sich durch ihre Sicherheit und Geschicklichkeit aus.

Drenkowa ist bloß als frühere Schifffahrtsstation der Dampfschifffahrtsgesellschaft, die hier eine kleine Ansiedelung begründete, zu betrachten.

Orsowa (Orschowa), 6000 Einwohner, österreichisches Grenzzollamt und Contumazanstalt.

Dieses ist der südlichste Punkt des Banats*). Die Riesenberge der Umgegend sind Ausläufer der siebenbürgischen Karpathen. In 2 Seitenthälern derselben liegen die vielbesuchten warmen Quellen der Herkulesbäder und Mehadia; letztere im Thale

*) Der fruchtbare Landstrich Banat, Temescher Banat genannt, ist so groß wie Belgien (544 geogr. □ Meilen), voll Getreidefelder und Rebenhügel, und erstreckt sich am linken Ufer der Theiß, von Szegedin bis Orsowa. Die Maros bildet die nördliche, die Donau die südliche und Siebenbürgen die östliche Grenze. Die Banater Militärgrenze reicht von Neusatz bis Orsowa. Das Banat zeichnet sich von den weiten ungarischen Steppen (Pusten) vortheilhaft aus, obgleich es ebenfalls in seinen südwestlichen Theilen solche Flächen besitzt, die aber meist zu den fetten und fruchtbaren Niederungen gehören.

Zahlreiche Fruchtschiffe mit Banater Weizen gehen jährlich der Theiß hinab nach Oesterreich. Nach verläßlichen Angaben nehmen jährlich bei 15,000,000 Metzen Frucht aus dem Banat den Weg nach Wien, wozu 1000 Schleppschiffe zum Transporte kaum genügen, da der Andrang kurz vor der Erndte und im Winter zusammenfällt. Der Banater Weizen ist in der Regel zwei Gulden pr. Metzen theurer als der ungarische. Auch die Branntweinbrennereien nehmen im Banat und in Ungarn sehr zu; in und um Arad zählt man an 40 Brennereien.

der Tscherna, wohin von Orsowa eine gute Chaussée führt.

Früher wurden die stromaufwärts gehenden Güter von Orsowa nach Drenkowa umgeladen, und zu Land diese Strecke weit (7½ Meilen) fortgeschafft (stromab durch Ruderkraft). Jetzt geht alles durch Dampfkraft.

Am linken (walachischen) Ufer:

Skela Cladowi (gegen Cladosniza über).

Czernec (Tschernetz) landeinwärts.

Iswor.

Calafat (gegen Widdin über), der vorzüglichste Hafen der fruchtbaren kleinen Walachei, deren Hauptstadt Crajowa ist, mit 20,000 Einwohner.

Islaz (Islasch) an der Mündung der Aluta.

Turno.

Simnitza, mit Weinbau und Viehmarkt.

Kalarasch.

Giurgewo (Dschurdschu) oder Schurschewa (Zurza), 20,000 Einwohner, gegen Rutschuck über, Donauhafen für Bukarest. Hier sieht man noch viel türkisches (Kaffeehäuser, Bazars). Die walachische Hauptstadt Bukarest mit 90,000 Einwohner, worunter 2500 Bojaren und 3000 Juden, liegt 8 Meilen von Giurgewo entfernt.

Alle diese am linken walachischen Ufer gelegenen Plätze versehen den Markt von Ibraila mit Getreide und andern Landesprodukten. Aus Giurgewo allein gingen im J. 1847

an 150,000 Metzen Mais und Weizen stromauf- und abwärts. *)

Braila (Ibraila), zunehmende Stadt und wichtigster Hafen der untern Donau, mit einem 3000 Fuß langen neuen Quai. Dieses ist der Hauptseehafen der Walachei, während Giurgewo den Hauptdonauhafen derselben bildet.

Am linken (moldauischen) Ufer:

Galatz (Galatsch), Hafen der Moldau, deren Hauptstadt (Jassy) 50,000 Einwohner zählt, und 28 Meil. von hier entfernt ist.

Am rechten (serbisch-türkischen) Ufer:

Cladosniza.

Die folgenden Städte gehören zum türkischen Sandschack (Statthalterschaft) von Widdin.

Widdin (20,000 Einwohner). Hieher flüchteten sich im letzten Kriege über 3000 Ungarn, mit Bem und Kossuth.

Lom Palanka.

---

*) Mit den Donaudampfschiffen kamen im J. 1847 nach Giurgewo:

aus Oesterreich und dem Zollverein	18,406	Ctr.	Güter, darunter 77 Wiener Wagen für Bukarest.
aus Ungarn	2,506	„	„
aus der Walachei und Moldau .	1,807	„	„
Zusammen . .	22,719	Ctr.	Güter.

Die Güterausfuhr von Giurgewo betrug im Jahre 1847 blos 10,167 Ctr., worunter 5512 Ctr. Wolle nach Oesterreich und 1649 Ctr. geläutertes Fett (Tscherwis) nach Constantinopel.

Im Jahre 1843 gingen mit dem Dampfboot „Zrinyi" 2352 Ctr. Wolle und 93 Ctr. Hasenfelle nach Wien (aus Giurgewo) ab.

Dreawa (Drawa).

Nicopolis (10,000 Einwohner).

Siſtow (Siſtowa), 20,000 Einwohner, gegen Simniza über ſehr vortheilhaft gelegen. Im Jahre 1848 liefen an 400 Flußſchiffe zu Siſtow ein, meiſt unter türkiſcher Flagge, einige auch unter griechiſcher. Die Einfuhr beſtand aus Salz, Holz ꝛc.; die Ausfuhr aus Reis (10,000 Säcke), aus macedoniſcher Baumwolle (4000 Ballen), Weizen ꝛc.

Am rechten (bulgariſch-türkiſchen) Ufer:

Die folgenden Städte gehören zur Statthalterſchaft Siliſtria, welche die größte Hälfte Bulgariens, mit der nordöſtlichen Landzunge und die Paſchalike von Rutſchuck und Siliſtria (nebſt Schumla und Varna) umfaßt.

Rutſchuck (Ruszek), 40,000 Einwohner, teraſſenförmig auf hohem Kreidefelſen gelegen. Dieſe Stadt gehört zu den wichtigſten Donauhäfen. Mehrere Landſtraßen des Innern treffen hier zuſammen (S. unten).

Siliſtria (30,000 Einwohner) iſt in Verfall gerathen und bei dem Donauhandel wenig betheiligt, mit Ausnahme von Getreide, wovon es jährlich nicht unbedeutende Quantitäten nach Ibraila und dem Kanale (Donauarm) von Matſchin verſchifft.

Raſſowat (8000 Einwohner), feſte Stadt unterhalb Siliſtria.

Von den in Rutſchuck eingeführten Waaren geht vieles nach den umliegenden Jahrmärkten bis nach Rumelien und

Konstantinopel. Die Rutschuker Kaufleute besuchen folgende Jahrmärkte:

		Absatz.	
im Februar	Kervan, Vorstadt von Seres (110 Stund. Entfernung) .	circa 4,000,000	Piaster.
„ April	Dschuma (18 St. Entfernung)	„ 12,000,000	„
„ Juni	Karassu (45 St.)	„ 4,000,000	„
„ „	Karnabat (45 St.)	„ 2,000,000	„
„ Juli	Slivno, wo eine große ärarische Tuchfabrik ist (36 St.) . .	„ 2,000,000	„
„ „	Maraß, Vorstadt von Philippopolis (55 St.)	„ 4,000,000	„
„ „	Morokop (90 St.)	„ 4,000,000	„
„ Sept.	Usundschowa (50 St.) . . .	„ 20,000,000	„

Auch nach Wien kommen Handelsleute aus Rutschuck zu Einkäufen. Im Jahr 1847 hatte Rutschuck einen Waarenumsatz von mindestens 3,500,000 fl. C.-M., wovon 2,500,000 fl. auf den Handel mit Oesterreich und den Zollverein kamen. (S. Mittheilungen d. österr. Handelsministeriums, 1. Jahrg. 1850, p. 224.)

Beliebt sind die Schweizer Musseline, sächsische Halbbaumwollzeuge, Glaswaaren aus Böhmen ꝛc. Englische Fabrikate und Erzeugnisse kommen ebenfalls in wachsender Menge an. Im Jahre 1848 kamen nach Rutschuck 3 Ladungen englisches Eisen und 4 Ladungen englischer Steinkohlen ꝛc. Aus Bosnien 4 Ladungen Schiffbauholz, da hier der Schiffbau stark getrieben wird. Aus der Walachei Bretter und Steinsalz. Im Durchschnitt werden jährlich 10 Donaubarken von 200,000 Oka in Rutschuck vom Stapel gelassen. (S. weiter unten Ruderschifffahrt.) Ueber 500 Flußschiffe liefen im Jahre 1848 ein. Zu den Aus-

fuhrartikeln von Rutschuck gehören Wein (womit der hiesige Distrikt die ganze bulgarische Küste bis Matschin versieht), gesalzene Fische (Hausen, Störe und Karpfen), Tabak, Honig, Rinds- und Hammelsfett (Tscherwis). Letzteres kommt auch viel aus der Walachei, Schaf- und Ziegenfett (in Rutschuck werden jährlich an 60,000 Stück Schafe und Ziegen verbraucht), Baumwolle, Wolle, Leder, Reis ꝛc.

Die Dampfboote brachten im Jahre 1847 5094 Ctr. Manufakturwaaren aus Oesterreich und dem deutschen Zollverein nach Rutschuck, im Werthe von 1,115,000 fl.

Die Getreideausfuhr betrug im Jahre 1847:

von Rutschuck nach Braila und Galatz 57,890 Triester Star.

„ Sistow	67,558	Triester Star	Weizen.
„ Nicopolis . . .	375,955	„ „	Mais.
„ Lom Palanka . .	16,677	„ „	Gerste.
„ Oreawa	7,396	„ „	Roggen.
„ Widdin	3,342	„ „	Hirse.
Zusammen . .	470,928 Star, im Werthe von 1,050,000 fl.		

Ein guter Theil davon ging für Rechnung des Gouverneurs von Widdin (der sonach selbst Handel treibt).

Der Weizen von Sistow wird dem walachischen vorgezogen.

Nach Orsowa kamen im Jahre 1849 aus Bulgarien und der Walachei:

auf Donaubarken:	112,951	Metzen Mais.
	4,172	„ Weizen.
	8,887	„ Gerste.
	75,258	„ Halbfrucht *).
auf Schleppschiffen:	60,000	„ Weizen und Mais.
Zusammen . .	261,268	Wiener Metzen.

*) Ungarischer Mischling ist Roggen und Weizen gemischt.

Von diesen 261268 Wiener Metzen ging ein Theil die Save hinauf, über Szisseck und Carlstadt nach Triest.

Auch aus Varna (türkischer Hafen am schwarzen Meer) kommt jetzt bulgarisches Getreide in den Handel; doch ist der Ackerbau in Bulgarien im Ganzen noch sehr zurück. Herden begründen den Reichthum der ansässigen Bulgaren. Das milde Klima (unter welchem der Maulbeerbaum wild wächst) erlaubt den Bulgaren die Herden den ganzen Winter im Freien zu lassen. (Bulgarien liegt unter demselben Breitegrade wie die Lombardei und das südliche Frankreich). In den größeren Städten Bulgariens sind überall Schlachthäuser (Saldanhé), meist Eigenthum von Privaten, worin vom August bis zum October 2000 bis 3000 Ochsen und Rinder (in jedem) geschlachtet und abgehäutet werden. Das Fett wird zu Tscherwis versotten. Die Knochen werden weggeworfen (in der neuesten Zeit gehen jedoch viele Knochen von Varna nach England).

Die Schafzucht ist im Verhältniß noch bedeutender wie die Rindviehzucht (zum Bairamfeste schlachtet Rutschuck in der Regel allein an 3000 Schafe). In Serbien ist die Schweinezucht mehr zu Hause. Die Herden in Bulgarien werden von einer Weidetrift zur andern getrieben, wie die Merinos auf den spanischen Hochebenen.

Zur nähern Kenntniß schalte ich hier den Verkehr der siebenbürgischen Viehzüchter mit Bulgarien ein.

Bulgarien hat in seinen Bergabhängen und Thälern üppige Triften, wohin aus Siebenbürgen jeden Herbst zahlreiche Herden von Schafen, Ziegen und Pferden über die Donau getrieben werden

und im nächsten Sommer zurück. Diese Wanderungen der siebenbürgischen Hirten (Mokanen) stützen sich auf altes Herkommen und auf eine weitere spätere Uebereinkunft mit der Pforte. Die Mokanen zahlen in Bulgarien bloß ein Pachtgeld für die Weidegründe und ein Zuchtgeld für die Herden, sind aber sonst von allen türkischen Abgaben frei. In trocknen und heißen Sommern, wo die bulgarischen Weiden ausgebrannt sind, bleiben die Herden in Siebenbürgen.

Im Herbst 1847 gingen aus Siebenbürgen über die Donau:

		bestehend aus:		
		Pferd.	Ziegen.	Schafen.
durch Giurgewo . . .	39 Herden,	317	748	61,337
„ Oltenicza . . .	60 „	626	320	96,142
„ Kalaraſch . . .	42 „	156	260	61,001
„ Gura-Jalomnitza .	68 „	377	1,918	134,871
„ Braila und Galatz	72 „	619	1,208	120,021
Zuſammen . .	281 Herden.	2,095	4,454	473,372

unter der Obhut von 4189 Hirten, die außerdem noch an 7 bis 800 bulgarische Knechte in Dienst nahmen, deren Lohn zum Theil in Schafen und Lämmern besteht, wodurch dieselben mit der Zeit zu einer eigenen Herde gelangen.

Im Jahre 1848 belief sich der Herdenstand der Mokanen in Bulgarien auf 5700 Pferde und an 500,000 Schafe und Ziegen. (Die Ziegen dienen gewöhnlich den Schafen als Führer, denen sie gerne nachfolgen.)

Die Schafe werden im Frühjahr von den Mokanen auf den Weiden geschoren und die Wolle in die Donauhäfen und die Türkei verkauft. Ein Schaf gibt im Durchschnitt 2 bis 2½ Oka (4½ bis 5 Pfd.) Wolle. Auf 1000 Schafe rechnet man jährlich an 600 Lämmer. Außerdem werden von den Mokanen viele Schaf-, Ziegen- und Lamm-Felle verkauft. Ein Theil der Wolle wird an der Donau gewaschen, der größte Theil aber geht ungewaschen nach Siebenbürgen (Kronstadt), wo sie gereinigt und sortirt wird. Bei mildem Winter ist oft der Wollertrag an 1,200,000 Oka (27,000 Wie-

ner Ctr.). Der Preis in Wien für die beste Sorte ist 50 bis 60 fl. pr. Centner. Die Fracht von Kronstadt nach Wien 4 bis 5 fl. pr. Ctr.

Auch in der Walachei, namentlich in den Bezirken von Ibraila und Rimnick, findet man eine Menge siebenbürgischer Viehzüchter als Grundpächter. Die Zahl der dort gehaltenen Schafe schlägt man zu 500,000 an.

Die Mokanen sind vom walachischen Volksstamme. Ihre Lebensweise ist sehr einfach; sie wohnen in Erdhütten (Burde), sind abgehärtet, in grobe Leinen und Schafpelze gekleidet und nähren sich größtentheils von Maisbrei (Mamaliga), Schaf- und Ziegenkäsen. Viele unter ihnen sind auch wohlhabend und besitzen neben ihren Herden noch bedeutende Summen in baarem Gelde.

In früheren Zeiten waren die Fürstenthümer der Moldau und Walachei das Ziel der Mokanen-Wanderungen. Durch die Ausdehnung des dortigen Ackerbaues wandten sie sich mehr nach Bulgarien, wo, bei schwacher Bevölkerung, noch drei Viertel des Bodens brach liegt und die Herden den ganzen Winter im Freien zubringen. Nur bei strengen Wintern und starkem Schneefall werden die Herden in die mit Rohr und Weiden bewachsenen bulgarischen Niederungen getrieben, wobei jedoch immer viele Schafe zu Grund gehen.

Im Jahre 1851 wurden aus der Walachei

600,000 Oka Wolle nach Siebenbürgen verkauft;
450,000 „ „ gingen pr. Dampf aufwärts der Donau;
280,000 „ „ gingen ins Ausland. (Für 1852 wird die Ausfuhr stromaufwärts bedeutend höher sein.)

Viel walachisches Rindvieh geht über Mehadia und Szegedin nach Pesth und Wien, ohne was aus Ungarn nach Wien geht (über Raab).

Tultscha (türkischer Hafen) zwischen Galatz und der Sulina-Mündung, an der nordöstlichen Spitze Bulgariens gelegen, versieht die meisten Donaufahrer mit

Proviant (Rinder, Schafe, Zwieback, Käse ꝛc.), welche die an der Sulina nothwendigen Operationen des Lichtens vornehmen. Im Jahre 1848 wurden an die Donaufahrer in Tultſcha abgeſetzt: 800 Rinder, 1500 Schafe, 2500 Lämmer, 20,000 Oka Käſe und 600,000 Oka Zwieback.

Auch Lootſen werden hier aufgenommen oder entlaſſen. Die zwiſchen Konſtantinopel und Galatz fahrenden Lloydsdampfſchiffe legen jedesmal in Tultſcha an, um Güter und Reiſende einzunehmen oder an's Land zu ſetzen. Zwiſchen Galatz und Tultſcha beſteht außerdem eine tägliche Verbindung durch Segelſchiffe und Barken. Im Jahre 1848 brachten Segelſchiffe aus Sicilien, Trieſt ꝛc. 23,000 Ctr. ſicilianiſches Seeſalz, Oliven, Südfrüchte, Reis, Kaffee, Zucker ꝛc. nach Tultſcha, und aus Galatz kamen dahin mit Barken:

3,600,000 Oka moldauiſcher Wein,
1,000,000 „ Branntwein,
100,000 „ Tſcherwis (geläutertes Fett),
15,000 Ctr. Käſe.

Auch der Schiffbau wird in Tultſcha ſtark betrieben, da hier billig und gut gearbeitet wird.

Vom Stapel gelaſſen wurden von den hieſigen Werften:

im J. 1847 3 öſterr. Schiffe von 85—150 Tonnen,
22 türkiſch. „ „ 105—500 „
im J. 1848 18 „ „ „ 3962 „
Geſammtgehalt, im Werthe von 1,638,000 Piaſter.

Die hier gebauten türkischen Schiffe gehören fast sämmtlich griechischen Rhedern an, sind mit griechischen Matrosen bemannt und vertauschen in Galatz oder Braila die ottomannische mit der moldauischen oder walachischen Flagge.

Die beiden russischen (bessarabischen) Donauhäfen, Reni und Ismail, liegen an dem linken Arm der Donaumündung. Reni liegt $2^1/_2$ Meilen unterhalb Galatz, und Ismail 6 Meilen weiter hinab, nach dem schwarzen Meere zu. (S. weiter unten: Ein- und Ausfuhr.)

Kilia-Nova ist ein kleiner Hafen, fast dicht am schwarzen Meere.

Schiffbare Nebenflüsse und Kanäle der Donau.

Die Donau nimmt in ihrem Laufe an 120 Flüsse und Bergbäche auf, worunter 34 schiffbar sind, und mehrere andere noch schiffbar gemacht werden können.

Bei Donaueschingen, wo sich mehrere starke Bäche vereinigen, kommt zuerst der Name Donau vor. (Die Alten nannten den Strom bloß oberhalb der Katarakten Danubius, unterhalb aber Isther. Im Türkischen heißt die Donau Duna, im Slavonischen Donawa.)

bei Ulm tritt die Iller hinzu,
bei Donauwörth: die Wernitz, } beide nicht schiffbar.

bei Marxheim und Lechs-Gmünd: der Lech (Grenzfluß zwischen Schwaben und Baiern, der an Augsburg vorbeifließt und für kleine Fahrzeuge schiffbar ist, doch fast nur für Holzflößung dient). Zu Lechs-Gmünd ist der Anfang der sumpfigen Donaumoose, die in neuester Zeit mehr angebaut werden, nachdem man sich schon über 70 Jahre lang damit beschäftigt.

bei Kehlheim: die Altmühl. Der Main-Donau-kanal (Ludwigskanal) mündet hier in die Donau.

Dieser bewundernswerthe Kanal, der größte Deutschlands, wurde im Jahre 1843 eröffnet, aber erst im Jahre 1846 in durchaus schiffbaren Stand gesetzt. Er ist 231/2 deutsche Meilen lang, 54 Fuß breit, hat 5 Fuß Wassertiefe und 94 Schleußen. Vom Wasserspiegel der Donau steigt er bis Neumarkt 272 Fuß und fällt dann bis Bamberg 630 Fuß. Jede Schleuße ist 16 Fuß breit und 120 Fuß lang, um lange Flöße und Schiffe durchzulassen.

Nach den bairischen Kammerverhandlungen vom 17. Jan. 1852 kostet der Ludwigs-Kanal 15,917,759 fl. 14 kr. oder nahe an 16,000,000 fl. Bis zum Jahre 1850 überstiegen die jährlichen Ausgaben die Einnahmen; von da an war der Erfolg günstiger.

Die Einnahme des Kanals betrug

im Jahre 1847	102,459	fl.
1848	81,792	„
1849	103,776	„
1850	128,356	„
1851	116,024	„ (bis October).

(Die baierische Regierung hat beschlossen, auch den Rest der Main-Donaukanal-Actien zu übernehmen, so daß dieser Kanal nunmehr ganz als Staatsunternehmen erscheint.)

Es gingen durch den Main-Donaukanal

im J. 1847	1,765,023	Ctr. Güter		
1848	1,371,605	„	„	
1849	1,709,199	„	„	in 2776 Sch. u. 202 Holzfl.
1850	2,119,009	„	„	3617 „ 320 „

Außer Handelsgütern sind die durchgehenden Hauptartikel: Holz, Steine und Getreide.

Folgendes waren die Hauptartikel in den J. 1849 und 1850:

	1849.	1850.	
Holz	1,017,997	1,346,606	Ctr.
Steine	116,290	112,772	„
Eisen	92,290	37,665	„

	1849.	1850.
Getreide	71,593	134,877 Ctr.
Salz	43,744	67,692 „
Eisenwaaren und Maschinen .	29,800	17,801 „
Kaffee	25,856	25,152 „
Zucker	(?)	47,189 „
Glaswaaren und Spiegel . .	11,701	14,219 „
Tabak	11,606	13,411 „
Bier, Wein, Branntwein . .	10,501	11,872 „
Mineralwasser	2,680	5,543 „
Torf und Steinkohlen . . .	29,515	31,917 „
Erden und Erze	32,898	70,427 „

Im Jahre 1850 waren die Transporte folgender Waaren bedeutender wie im Vorjahre:

Holz, Holzkohlen, Bretter, Erze, Torf und Steinkohlen, Getreide, Sämereien, Obst, Töpferwaaren, Schwefel, Schmelztiegel, Farbhölzer, Marmor, Salz, Zucker, Hohlglas und Spiegel, Tabak, Wein, Bier, Branntwein, Mineralwasser.

Weniger waren sie in Steinen, Eisen, Hanf, Flachs, Kaffee, Eisenwaaren und Maschinen.

(S. Jahresbericht der Central-Commission für Rheinschifffahrt für 1850 über den Main-Donaukanal. S. 37.)

In den ersten drei Jahren der Eröffnung, von 1843 bis 1846, wurden zwischen Kehlheim, Nürnberg und Bamberg im Ganzen über 5 Millionen Zollcentner Frachtgüter verschifft.

Vom Monat October 1844 bis Ende 1845 (1¼ Jahr) kamen auf dem Kanal an:

im Hafen					
von Kehlheim .	276 Schiffe,	3 Nachen,	6 Flöße,	126,871 Ctr.
„ Töging .	56 „	— „	— „	16,678 „
„ Beilagrier	70 „	— „	— „	14,101 „
„ Neumarkt	233 „	— „	— „	32,937 „
Uebertrag	635 Schiffe,	3 Nachen,	6 Flöße,	190,587 Ctr.

	Uebertrag	635	Schiffe,	3	Nachen,	6	Flöße,	190,587 Ctr.
im Haf. v.	Nürnberg	1126	„	—	„	—	„	560,527 „
„	Fürth . .	718	„	—	„	—	„	196,828 „
„	Erlangen	594	„	—	„	—	„	80,224 „
„	Vorchheim	444	„	—	„	—	„	23,601 „
„	Bamberg.	893	„	224	„	4	„	235,653 „
	Zusammen	4410	Schiffe,	227	Nachen,	10	Flöße,	1,287,420 Ctr.
Es gingen ab:								
von	Kehlheim.	284	Schiffe,	—	Nachen,	5	Flöße,	84,315 Ctr.
„	Töging .	83	„	—	„	—	„	34,865 „
„	Beilagrier	77	„	—	„	—	„	40,277 „
„	Neumarkt	245	„	—	„	—	„	107,300 „
„	Nürnberg	1299	„	—	„	—	„	224,601 „
„	Fürth . .	578	„	—	„	—	„	26,994 „
„	Erlangen	392	„	—	„	—	„	31,797 „
„	Vorchheim	428	„	—	„	—	„	32,109 „
„	Bamberg	864	„	242	„	—	„	444,070 „
	Zusammen	4250	Schiffe,	242	Nachen,	5	Flöße,	1,026,328 Ctr.

(S. Jahresbericht der Rheinschifffahrts-Centralcommission vom Jahre 1845. S. 39.)

Der ganze Kanalweg wird von den Güterschiffen in 5 Tagen zurückgelegt und der Aufenthalt bei den Schleußen zum Pferdewechsel oder Füttern benutzt. — Für Schiffe von 2000 Ctr. braucht man bloß 1 Pferd.

Im Juli 1846 ging zum erstenmal ein eisernes Schiff direct von Amsterdam nach Pesth durch den Main-Donaukanal mit 950 Ctr. Zucker, Indigo ꝛc.

Am 6. Febr. 1847 ging das Schiff „Amsterdam u. Wien" von Mainz ab (am 26. Nov. von Rotterdam) und kam den 6. Mai in Pesth an, befrachtet mit 3800 Ctr. eisernen Ketten für die Pesther Brücke. Der Aufenthalt entstand durch Eisgang und niedriges Wasser. 4 mit englischem Eisen beladene Mainschiffe waren im Juli 1852 von Rotterdam nach Wien unterwegs.

1850 gingen im Juli zwei mit Tabak beladene Segelschiffe, auf der Rückfahrt von Wien nach Holland, die Donau herauf.

konnten aber aller Bemühungen ungeachtet kein Schleppschiff bekommen, und mußten außerdem bei Passau zur Revision alles ausladen. Das ist weder ein schneller noch ein freier Verkehr!

Bei Regensburg (oberhalb): die Naab, für kleine Fahrzeuge schiffbar.

Bei Regensburg (unterhalb): der Regen. Von diesem Flüßchen hat die Stadt Regensburg (seit 1810 baierisch) ihren Namen; hier ist der Ausgangspunkt des ganzen Verkehrs von Mitteldeutschland mit der Donau.

Bei Deggendorf und Isar-Gmünd: die Isar, die an München und Landshut vorbeifließt, aber bloß zur Holzflößung dient. Lech und Isar sind im Ganzen für die Schifffahrt von wenig Bedeutung, ebenso Traun und Enns.

Bei Passau: der Inn. Dieser Fluß ist an seiner Mündung breiter wie die Donau, und bis in die Nähe von Innspruck (Hall) für Fahrzeuge von 3 – 400 Ctr. schiffbar; weiter hinab für Fahrzeuge von 800 und 1000 Ctr. Mit der Zeit wird der Inn wohl ebenfalls mit Dampfschiffen befahren werden. In der Thalfahrt des Inn passiren im jährlichen Durchschnitt nach Passau und Oesterreich 150 bis 200 Fahrzeuge, mit etwa 200,000 Ctr. Kaufmannsgüter, Wein, Kalk, Holz ꝛc. Zu Passau werden die Innflöße (für die Donau) vergrößert. In der Bergfahrt ist der Verkehr lebhafter, jährlich 200 bis 250 Fahrzeuge, mit etwa 300,000 Ctr. Getreide,

Tabak, Wein ꝛc. aus Oesterreich nach Baiern und Tirol. Hall ist ein Hauptstapelplatz für Getreide, von wo es zu Land nach Innspruck geht. Oberhalb Braunau wird der Inn durch die Salzach verstärkt, die ebenfalls bis Salzburg schiffbar gemacht ist, und worauf besonders viel Kochsalz (aus den Salinen von Hallein) herab kommt, und Holz (an 11,000 Klafter jährlich). Unter den die Salzach herab kommenden Fahrzeugen (Plätten) sind welche bis zu 1000 und 1100 Ctr. Tragfähigkeit, die aber bloß zu Thal bis nach Wien gehen und dort verkauft werden. Gewöhnlich werden sie nur mit 400 Ctr. belastet, da die Salzach meist nur 12″ Wassertiefe hat, aber mit wenigen Kosten vertieft werden könnte. Die schiffbare Strecke von Salzburg bis zur Mündung in den Inn, bildet die Grenze zwischen Oesterreich und Baiern.

---

*) Nach der Austria vom 3. März 1852 werden auf der Salzach jährlich (im Durchschnitt) an 700,000 Ctr. nach Ober- und Niederösterreich und Baiern verführt, nämlich:

250,000 Ctr. Kochsalz,
120,000 „ Gyps,
15,000 „ Kalk,
60,000 „ Braunkohlen,
250,000 „ Holz (mindestens 11,000 Klafter),
20,000 „ verschiedene Güter, mit 1750 Fahrzeugen (Plätten) die ungefähr 100 fl. kosten.

(Diese Zahl, der Güter sowohl als der Fahrzeuge, möchte jedoch etwas zu hoch gegriffen sein.)

Oberhalb Passau (am rechten Ufer, zwischen Isar und Inn): die Vilz (nicht schiffbar). Dieses Flüßchen ist nicht mit der folgenden Ilz zu verwechseln.

Unterhalb Passau (am linken Ufer): die Ilz, worauf jährlich 50,000 bis 60,000 Klafter Scheitholz herab geflößt werden, das meiste (an 40,000 Klafter) aus königl. baierischen Forsten. Der Trifthof (Holzmagazin) ist bei Hals, in der Nähe von Passau.

Bei Linz (unterhalb): die Traun, welche bis Gmünd und Hallstadt für kleine Fahrzeuge schiffbar gemacht ist; der Hauptverkehr ist in Salz von Hallstadt. Ein kleiner 1200 Fuß langer Kanal umgeht den Traunfall bei Fürth.

Unterhalb Linz (bei Mauthausen): die Enns, unweit der Stadt Enns, ist ebenfalls für kleine Fahrzeuge schiffbar. Vor 1577 konnte die Enns bloß mit Flößen befahren werden. Die Stadt Enns liegt 1 St. von Mauthausen.

Die Ips bildet die Grenze zwischen Ober- und Unter-österreich, so wie die Enns von ob und unter der Enns.

(Es existiren Nachweisungen über die Schifffahrt auf der Traun, Enns, Agger, Vökla und Steyr.)

Bei Wien: das Flüßchen Wien, das bis Wiener-Neustadt kanalisirt ist, unter dem Namen: Neustadter Kanal (7 Meil. lang, 28 Fuß br.), und durch die südwestlichen Vorstädte von Wien fließt. Der Verkehr ist sehr lebhaft. Es fahren jährlich an 2000 Fahrzeuge auf und ab.

Der sogenannte Wiener-Donaukanal besteht aus einem Donauarm (Kaiserarm), während der Hauptstrom um die Hauptinsel fließt, 1 Stunde von Wien entfernt, worüber die neue große Eisenbahnbrücke nach Mähren und Böhmen führt.

Die Leitha (am rechten Ufer) bildet theilweise die österreichische Grenze gegen Ungarn und ist nicht schiffbar. Mündung bei Altenburg.

Oberhalb Preßburg: die March, welche die Grenze zwischen Oesterreich und dem eigentlichen Ungarn am linken Donauufer bildet. Von Göding an fahren Flöße.

Unterhalb Raab: die Raab (ungar. Arabo). Dieser aus Steiermark kommende durch ein mühlenreiches Thal strömende Fluß (der sich in die sogenannte kleine Donau (Wieselburger Donau) ergießt und bis Kormönd schiffbar ist) bestimmte Karl der Große, nach Vertreibung der Hunnen und Avaren, zur Grenze (im J. 791). Die Wieselburger Donau ist bis Raab hinauf für große Fahrzeuge schiffbar. Raab und Wieselburg sind Hauptgetreidemärkte in Ungarn. In den Monaten April und Mai 1852 kamen in Raab über 1 Million Preßburger Metzen Getreide aus Ungarn an, ohne was aus dem Banat durch Dampfschiffe heraufkam, und ohne was von Szolnock aus mit der Eisenbahn befördert wurde, zusammen wohl über $1\frac{1}{2}$ Mill.

Bei Gula und Comorn: die Waag und die Neitra. Die Waag ist bis nach Leopoldstadt (20 Meil.) für

kleine Fahrzeuge schiffbar. Bei gutem Wasserstande ist der Schifffahrtsverkehr ziemlich lebhaft, für Steinsalz (aus Wielizka), Zipser Kupfer, Tabak, Holzwaaren ꝛc. Von Kiraly-Lehota an gehen Holzflöße.

Das mit der Waag parallel laufende Flüßchen Neitra oder Neutra (das in die Waag-Donau bei Comorn mündet), ist nicht schiffbar.

Oberhalb Waizen (Gran gegenüber): die Gran, die bloß von Bauholzflößen befahren wird und auch für Scheiterholz dient. Nach Neusohl gehen jährlich bei 20,000 Klafter Brennholz.

Der Sio, der aus dem Plattensee kommt und bei Bata in die Donau mündet, ist kanalisirt, dient aber mehr zur Austrocknung des Sumpflandes.

Bei Drauеck: die Drau (Drave). Dieser Fluß ist bis Marburg in Steiermark (44 M. weit) für Schiffe von 800 Ctr. und bei gutem Wasserstande sogar bis nach Villach (in Kärnthen) schiffbar.

Bis Esseg (Esseck), 4 M. von der Mündung, fahren die Donaudampfboote, die nun auch bis Warasdin gehen sollen.

Bei Vidovez mündet die Mur in die Drau, die bis Grätz hinauf von den Donau-Getreideschiffen (Fruchtschiffen) befahren wird und zahlreiche Bergwässer aufnimmt, worunter die Mürz mit vielen Mühlen und Hämmern.

Von Judenburg (Ober-Steiermark) an wird die

Nur von Flößen befahren; diese Flöße nehmen auch Güter als Oblast mit (Eisen, Blei, Holzwaaren ꝛc.).

Eine Regulirung der Drau, vom Pusterthal aus, wurde im Januar 1852 auf Staatskosten genehmigt (durch K. K. Beschluß vom 31. Dez. 1851).

Der kleine Kanal vom Wörthsee nach Klagenfurt dient bloß zu Holzflößungen.

Bei Semlin und Belgrad: die Sau (Save), aus Krain kommend, wird 90 M. weit (bis Sisseck oder Szizeck) von den Donaudampfbooten und von Flußschiffen bis 3000 Ctr. Trächtigkeit befahren. Kleinere Fahrzeuge von 400 Ctr. fahren noch bis nach Salock (in Krain) und Rugowiza hinauf; doch wird meist die obere Sau in Krain und Steiermark bloß von Flößen benutzt. Der Hauptnebenfluß der Sau ist die Kulpa, die zu Sisseck einmündet und bis Carlstadt (19 M.) für Fahrzeuge (Tombaszen) von 1500 bis 2000 Ctr. oder 1300—1500 Metzen Getreide schiffbar ist. (Sie bildet bis unterhalb Mötling die Grenze von Krain).

Im J. 1845 wurden auf der Kulpa von Sisseck bis Carlstadt folgende Waaren verschifft mit 374 Fahrzeugen:

161,850	Metzen	Waizen,	von Becse und Pancsova kommend.
123,101	„	Hafer,	
95,403	„	Mais,	
176,332	„	Repssaamen	

69,183 Ctr. Tabak, 7,488 Ctr. Lumpen (Hadern) ꝛc. von

Szegedin (an der Theiß) kommend, 195 Eimer Branntwein, und 7,682,134 St. Faßdauben, aus Slavonien, der Save herab, ohne das Bauholz.

Die Wasserfracht

von Pancsova bis Sisseck beträgt 16 kr. pr. Ctr.
von Sisseck bis Carlstadt . . 10 kr. „
} zus. 26 kr.

(Die Landfracht das doppelte.)

Im J. 1851 kamen nach Sisseck *) von Becse, Beckerek, Temesvar, Pancsova und Nebenplätzen

durch die Donau-Dampfboote:		durch 294 Flußschiffe:	
Preßb. Metzen. **)		Preßb. Metzen.	
114,901	Weizen,	547,680	Weizen,
10,717	Halbfrucht,	116,710	Halbfrucht,
93,402	Mais,	722,505	Mais (Kukuriz),
14,801	Gerste,	38,483	Gerste,
11,106	Hafer,	40,470	Hafer,
63,049	Reps,	13,116	Reps,
		33,860	Hirse,
zus. 307,976		1,512,824	
1,820,800 Metzen.			

(Das Getreide nennt man in Oesterreich Körnerfrüchte).

Davon ging etwa die Hälfte von Sisseck aufwärts der Save bis zur Eisenbahnstation Steinbrück, von da auf der Bahn bis Laibach (nach Krain und Steiermark), ¼ nach Carlstadt (der Kulpa hinauf), und ¼ nach Agram und

*) Sisseck ist der Haupthandelsplatz für Croatien und Slavonien. Da, wo die obere Sau aus dem Gebirg hervortritt, liegt Agram (12000 E.), die Hauptstadt von Croatien.

**) Nach Preßburger Metzen wird in ganz Ungarn gerechnet.

Warasdin. (Hierin ist der Mais, der jährlich aus der Türkei nach Sisseck kommt, noch nicht begriffen). Der Reps geht zur Oelpressung nach Laibach, größtentheils aber nach Carlstadt, Fiume und Zengg, wohin auch ca. 200,000 Ctr. Tabak aus Ungarn, und ca. 1,000,000 Ctr. Taufeln (?) aus Slavonien gehen. In Ungarn wird jetzt der Repsbau stark getrieben. Von Carlstadt aus führen zwei gut unterhaltene Landstraßen an die Küste von Istrien: 1) nach Fiume (Luisenstraße), 2) nach Zengg (Josephinenstraße).

Die Entfernung von Carlstadt nach Fiume beträgt 18 M.
von Carlstadt nach Ofen (Pesth) zu Lande . . . 51½ „
69½ M.

Eine Eisenbahn von Steinbruck nach Agram soll demnächst in Angriff genommen werden, wozu das Handelsministerium bereits im Mai 1851 3,000,000 fl. angewiesen hat. Von Agram soll sie nach Carlstadt und Fiume als Pferdeeisenbahn weiter geführt werden.

Die Colonialwaaren, die von der See nach den unteren Donaugegenden, und die übrigen Landesprodukte, die von den Donaugegenden nach der See ausschließlich mit Donau-Dampfschiffen gehen und in Sisseck auf der Hin- und Herreise jedenfalls überladen werden müssen, betragen mehr als 300,000 Ctr.

Sau und Drau *) laufen fast in paralleler Richtung 10—15 M. weit von einander. Die Sau bildet die Grenze

*) Die alten Namen Sau und Drau werden jetzt gewöhnlich durch Save und Drave ersetzt.

zwiſchen Oeſterreich und der Türkei oder zwiſchen Ungarn und Serbien. Im Süden der Sau wohnen die Bosnier, im Oſten die Serbier; zwiſchen Drau und Sau die Slavonier, und daneben die Croaten bis zum adriatiſchen Meere.

Unterhalb Neuſatz und Peterwardein mündet am linken Ufer die ganz ungariſche Theiß (Ungar. Thisja oder Tisza) ein. Dieß iſt der großartigſte Nebenfluß der Donau, über 150 M. lang, mit vielen und großen Krümmungen, daher einer Regulirung ſehr bedürftig, auch ſchon um die häufigen Ueberſchwemmungen abzuleiten.

Im J. 1840 wurde unter der Leitung des thätigen Grafen Szechenyi eine Geſellſchaft zur Rectificirung der Theiß gebildet, und im J. 1851 eifrig an der Grablegung gearbeitet. wozu die öſterr. Regierung auf 5 Jahre 100,000 fl. verwilligte.

Durch den vielen Lehmboden hat das Waſſer der Theiß eine gelbliche Farbe, die noch lange bei ihrem Ausfluſſe in den grünen Wogen der Donau ſichtbar iſt, ungefähr wie der Main im Rhein. Die flachen Ufer der Theiß und der Donau ſind mit weiten Schilfſtrecken bedeckt, worin Schaaren wilden Geflügels hauſen (Enten, Reiher, Pelikane, Kibitze, Möven ꝛc.). Die Möven nennt man an der mittleren Donau Fiſcher. Dieſe finden in der fiſchreichen Theiß ſtets volle Nahrung.

Die meiſten Städte liegen am rechten Ufer der Theiß; bloß eine der Vorſtädte Szegedins liegt am linken Ufer.

Szegedin (40,000 E.) iſt die bedeutendſte Theißſtadt, von großem Umfang, mit breiten, ungepflaſterten Straßen und

hölzernen Trottoirs. Die Bewohner bekennen sich größtentheils zur katholischen Kirche. (Debrezin ist meist reformirt.) Szegedin besitzt große Salzmagazine und Tabakniederlagen, und einen bedeutenden Fischmarkt.

Zu Szegedin mündet am linken Ufer die Maros (Marosch) in die Theiß, die das nördliche Banat vom Arader Comitat trennt, und bis Arad (15 M.) schiffbar ist für Schiffe von 600—700 Ctr. Der Hauptverkehr auf diesem Flusse besteht in Salz aus Siebenbürgen, Bau- und Brennholz, Getreide und Tabak.

Oberhalb Szegedin (zu Tschongrad), ebenfalls am linken Ufer, ergießt sich die von Großwardein kommende von Kähnen und Flößen befahrene Körös in die Theiß, und bei Szolnock die schiffbare Zagyva. Die bei Tokai mündende Bodrog hat einen bedeutenden Holztransport; eben so die Berzsova (Mündung bei Vari), und die Hernad, die von Iglo an mit Flößen befahren wird.

An der Theiß- und Drau-Mündung sind wegen des niedrigen Sumpflandes keine Städte.

Die Pußten (Steppen) erstrecken sich bis an die Siebenbürger Grenze und bis an die Marosch, und werden bloß als Weiden benutzt. Durch eine verständig geregelte Landwirthschaft würde sich der nutzbringende Ertrag dieser Strecken um das 100fache erhöhen. Es fehlt aber noch an Arbeitskräften. Ueberhaupt liegt die ganze Feldwirthschaft in Ungarn noch in der Wiege, wie in Deutschland vor 1000 Jahren. Nur die deutsche Bauernbevölkerung im Banat und der wissenschaftlich gebildete adelige Gutsbesitzer machen eine ehrenvolle Ausnahme.

Donau-Dampfschifffahrt.

Mit einer kurzen Uebersicht des österreichischen Lloyd.

Die österreichische Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft entstand im J. 1828. Am 14. Sept. 1830 ging das erste Personendampfschiff von Wien nach Pesth ab. Einige Jahre darauf folgten die Dampfschiffe nach Drenkowa und den untern Donauländern. Vor 1834 war der ganze untere Donaustrich von Semlin bis in's schwarze Meer für die westeuropäische Handelswelt gleichsam noch eine Terra incognita und die Schifffahrt von geringer Bedeutung. Jetzt wird nicht bloß die Donau mit Dampf befahren, sondern auch die Haupt-Nebenflüsse derselben, Theiß, Drau und Sau (Save) sind der Dampfkraft unterworfen.

Die Dampf-Schleppschifffahrt wurde erst im J. 1842 eingeführt. Im J. 1843 beschränkte sie sich noch auf ein einziges Schleppboot zwischen Wien und Pesth. Im J. 1851 waren aber schon 15 Remorqueurs im Gang, die theils zwischen Wien, Pesth, Semlin und Drenkowa (nebst Theiß und Save, und eine kurze Strecke der Drau hinauf) theils von Orsowa bis Braila und Galatz, theils auch

oberhalb Wien bis Linz fahren. Auch ein bairischer Schlepper mit 2 eisernen Schleppkähnen fährt jetzt zwischen Linz und Regensburg. Doch reicht die Gesammtzahl für den Bedarf bei weitem noch nicht hin. (S. weiter unten.)

Zu Anfang 1852 besaß die österreichische privilegirte Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft folgende Schiffe:

37 Personendampfschiffe von 50 bis 120, eins sogar (der Merkur) von 200 Pferdekraft, zus. 3398 Pferdekraft
10 Güter-Dampfer oder Waaren-schiffe von 80 bis 150 . . „ 1050 „
15 Schlepp-Dampfschiffe (Remor-queurs) von 120 bis 200 . „ 2460 „

6908 Pferdekraft

175 eiserne Schleppkähne für Güter (Waarenboote) von 500 bis zu 9700 Wiener Ctr. Tragfähigkeit, die meisten von 4000 bis 6000 Ctr., nemlich 70 von 4431 Ctr. und 20 von 6391 Ctr. 45 Schlepp-kähne waren noch im Auslande (worunter 6 in Ludwigshafen bei Mannheim, und 10 in Eßlingen) bestellt, ohne die auf den Werften des Inlands im Bau befindlichen. Die von Eßlingen werden in Ulm gebaut.

18 Steinkohlenkähne (eiserne Kohlenschiffe, Tenders) von 2 bis 6000 Ctr. und einige kleinere.

25 Transportschiffe für Vieh (meist Schweine), worun-ter 13 Schiffe zu 400 St. und 9 Schiffe zu 1000 St.

2 Baggerschiffe von 12 und 25 Pferdekraft.

Das Werft und Arsenal für die österreichischen Donau-

Dampfer befindet sich zu Pesth (auf einer Insel des jenseitigen Ufers), wo auch eiserne Schiffe gebaut werden. Auf diesem Werfte der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft zu Alt-Ofen sind unausgesetzt über 1500 Arbeiter beschäftigt. Im März 1852 waren 3 neue Personen-Dampfschiffe daselbst im Bau, wozu die Maschinen aus England kommen; und andere sind bestellt. Eben so sind mehrere Schlepp- und Fracht-Dampfboote und viele Transportschiffe für Waaren, Holz und Vieh (Schweine) im Bau. Nach Vollendung derselben wird die Gesellschaft im Besitze sein von 69 Dampfschiffen von 7928 Pferdekraft und 250 Schleppschiffen für ca. 1 Million Ctr. Nach dem Beschluß der Generalversammlung vom 28. April 1852 sollen 9000 neue Actien im Betrag von 4,500,000 fl. ausgegeben werden.

Auch eine Dampfkriegsflottille für die untere Donau ist im Entstehen. Im April 1852 lag bereits ein Dampfboot mit 8 Kanonen und 34 Mann Besatzung in Wien zur Abfahrt bereit.

Die früheren 6 Seedampfschiffe der österreichischen Donaugesellschaft, die noch jetzt zwischen Galatz und Constantinopel fahren, sind im J. 1845 an die Triester Lloyd-Gesellschaft (durch Kauf) übergegangen.

An der Brigittenau zu Wien soll ein Hafen für die Dampfschiffe eröffnet werden, wodurch die große Entfernung der bisherigen Landungsplätze (Nußdorf und Kaisermühlen) vermieden wird.

Die Personendampfschiffe (Passagierschiffe) der Donau-Gesellschaft bestanden im J. 1851 (nach der „Fahrordnung

und Tarif der österreichischen Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft für das Jahr 1851") aus:

	Dampfboote		Pferdekraft		Pferdekraft	
	1	von	36		36	
	3	„	40		120	
	1	„	20	(Prater)	20	
	1	„	24	(Ebersdorf)	24	
	1	„	42		42	
	3	„	50		150	
	2	„	76		152	
	2	„	60		120	
	7	„	80		560	
	3	„	100		300	
	4	„	120		480	
	1	„	114		114	
	5	„	150		750	
	1	„	200	(Merkur)	200	
	35					3068
Die Remorqueurs aus	1	von	140		140	
	6	„	200		1200	
	4	„	160		640	
	4	„	120		480	
	15					2460
Die Waarenschiffe aus	1	von	80		80	
	3	„	100		300	
	1	„	150		150	
	5					530
						6058

Von diesen 55 Dampfschiffen waren 39 mit englischen Maschinen versehen, 14 aus der Maschinenfabrik von Escher Wyß u. Comp. in Zürich, und 2 aus der Cockerillschen Fabrik in Seraing bei Lüttich.

Die österreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft befährt nun regelmäßig mit Dampf- und Schleppbooten:

1. die ganze Donaustrecke von Linz bis Galatz 264⅞ d.M.
   (Oberhalb Linz fahren die bairischen Passagierdampfboote. Die österr. Schleppboote gehen aber noch bis Passau hinauf.)
2. die Theiß bis nach Tokai . . . . . 117½ „*)
3. die Save (Sau) bis nach Sissek . . . 90 „
4. die Drave (Drau) bis nach Essegg . . 4 „

Ferner

5. den Begakanal, der aus der Theiß nach Temesvar führt, von Nagy-Becskerek nach Temesvar mittelst eigener eisernen Schleppschiffe . . . . . 13 „

Bei der bevorstehenden Regulirung des Begakanals sollen regelmäßig Dampfboote bis nach Temesvar gehen.

Demnach sind gegenwärtig (1852) . . . 489⅜ M. im Donaugebiete im Bereiche der österreichischen Dampfschifffahrt von Linz bis Galatz.

Seit 1848 hat die österreichische Donau-Dampfschifffahrt, durch besseres Ineinandergreifen der Fahrten und feste Abfahrtstage auf allen Hauptstationen, einen geregelten und raschen Gang genommen, und durch vermehrte Güterzufuhr

*) Die Theiß wird sonach auf einer längeren Strecke von Dampfschiffen befahren als der Rhein, (von Basel bis Gorkum oder Mündung der Waal rechnet man bloß 114½ d. M.), und auf der Save gehen Dampfschiffe fast so weit als auf der Elbe.

in den Jahren 1850 und 1851 die Verluste ersetzt, welche die Gesellschaft im J. 1849 erlitten. (Tausende von Colli blieben damals in den Depots der einzelnen Stationen liegen; die freie Durchfahrt war nicht bloß gestört, sondern auch die Dampfschiffe wurden von den kriegführenden Parteien eigenmächtig in Beschlag genommen und zu militärischen Zwecken verwendet.) Das österreichische Brieffelleisen wird jetzt ebenfalls (so lange die Schifffahrt offen), durch die Donaudampfschiffe befördert; stromabwärts von Wien nach Galatz in 5 Tagen, während der Briefkurier dahin zu Land über Jassy und Lemberg noch 11—12 Tage braucht. Eben so vermitteln die Dampfschiffe des österreichischen Lloyd in Triest die Correspondenz von und nach Griechenland, Syrien und Egypten.

Die österreichischen Donaudampfschiffe (Passagierschiffe) sind durchgängig große und schöne Fahrzeuge, die sich zugleich den Reisenden durch ihre gute und höfliche Bedienung empfehlen, was man bei den bairischen zuweilen noch vermißt; sie fahren zu Berg bloß bis an die Brücke von Linz. Von da an fahren die bairischen der k. bairischen Donau-Dampfschifffahrt-Verwaltung, die im J. 1851 9 Dampfboote von 50 bis zu 600 Ctr. Tragfähigkeit besaß, wovon 5 zwischen Regensburg, Passau und Linz, und 4 kleinere die Strecke zwischen Regensburg und Donauwörth befahren. Die größeren nehmen (außer Personen) bis zu 500 Ctr. Güter ein, die kleineren bloß bis zu 40—50 Ctr. Das erste bairische Passagierdampfschiff ging im J. 1838 von Regensburg nach Linz ab; das zwischen Regensburg und

Ulm aber erst im J. 1847. Letzteres (von einer Privatgesellschaft in Ulm erbaut, die sich schon im J. 1840 gebildet) mußte seine Fahrten im Jahr 1849 einstellen, wie oben S. 7 bemerkt. Das Boot selbst wurde im Februar 1852 von der bairischen Dampfschifffahrtgesellschaft zu 32,000 fl. angekauft.

Fahrten und Hauptstationen der Donau-Dampfschiffe.

Auf der obern Donau fahren die bairischen Dampfboote von Donauwörth nach Regensburg (nach Ankunft der Bahnzüge von München und Nürnberg) täglich in 12 St. (Entfernung 38½ Wasserstunden) zu Thal;

von Regensburg nach Linz täglich in 14 St. (Entfernung 78 Wasserstunden) zu Thal.

Die Fahrten aufwärts von Linz nach Regensburg richten sich nach der Ankunft des Wiener Dampfbootes. In Passau wird bei der Bergfahrt übernachtet.

Auf der mittleren Donau fahren die österreichischen Dampfboote von Linz (unterhalb der Brücke) bis Wien (Nußdorf 1 St. oberhalb Wien) täglich in 13 St. (Entfernung 64 Wasserstunden), zu Berg in 32—36 St. ebenfalls täglich;

von Wien (unterhalb an den Kaisermühlen im Prater) nach Pesth täglich in 16 St.

Bisher fuhren Omnibusse zwischen Wien und Nußdorf und zwischen Wien und den Kaisermühlen,

welche die Reisenden mit ihrem Gepäck an die Dampfschiffe und zurück brachten. Vom 7. Juni 1852 an sind eigene kleine Dampfboote für diesen Zweck aufgestellt, die durch den Donaukanal gehen und die Reisenden nach dem großen Dampfboote an den Kaisermühlen hin- und zurückbringen. So lange die Kanalboote zwischen der Leopoldstadt und der Kanalmündung verkehren, hört die Beförderung der Passagiere mittelst Omnibus von und nach den Kaisermühlen auf. (Fahrordnung für 1852, S. 32).

Die Eisenbahn zwischen Wien und Pesth entführt der Dampfschifffahrt viele Reisende. Täglich gehen 2 Eilzüge zwischen diesen beiden Städten in 8 St.

Von Raab nach Pesth fahren die Dampfschiffe 1mal wöchentlich.

(Bisher legten die Dampfschiffe zu Gönyö, 2 M. von Raab, an der großen Donau an.)

Von Pesth nach Semlin (Belgrad) *) 4mal wöchentlich (vom 1. Mai 1852 an täglich).

Auf der untern Donau von Semlin nach Orsowa 2mal wöchentlich (von Pesth nach Orsowa in 2 Tagen, zu Berg in 3 Tagen).

Früher hielt man die directe Dampfschifffahrt von Wien nach Orsowa für unmöglich. In Pesth sowohl als in

*) Zu Mohacz (zwischen Pesth und Semlin) werden Kohlen eingenommen. Zwischen Mohacz und Fünfkirchen sind wichtige Steinkohlenlager. Eine Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten ist im Plan. Auch im Banat ist eine Kohlengrube, deren Kohlen in die Donau gehen.

Jahr 1852 wurde eine directe Fahrt zwischen Pesth und Raab eröffnet.

Zwischen Semlin, Belgrad und Pancsowa 4mal täglich, wovon 2mal bis Pancsowa.

Zwischen Giurgewo (Rutschuck) und Galatz täglich.

Zwischen Galatz und Braila täglich.

(Ueber die Dampfschifffahrt des österreichischen Lloyd s. weiter unten.)

Dampfschifffahrt auf der Theiß: von Semlin (Pancsowa) nach Szegedin 1mal wöchentlich (eben so stromab),

von Szegedin nach Szolnock 2mal wöchentlich,

von Szolnock nach Tokai 2mal wöchentlich (nach Ankunft des Frühzugs von Pesth);

auf der Save: von Semlin nach Sissek 1mal wöchentlich (eben so stromab);

auf der Drave: von Draueck (Mündung der Drave) bis Essek 4mal wöchentlich (nach Ankunft der Dampfboote von Pesth und Semlin), vom 1. Mai 1852 an täglich.

Was noch den Verkehr auf der untern Donau so sehr hemmt und erschwert, ist der Quarantainezwang zu Orsowa, wonach alles, was aus Serbien und Bulgarien (Türkei) kommt, für pestverdächtig angesehen wird, wenn gleich das Land durch Hunderte von Meilen notorisch vollkommen gesund ist. Zur Zeit der letzten politischen Unruhen im Sommer

und Herbst 1849, wo Tausende von Personen den Sanitätscordon längs der Militärgrenze *) bis Croatien ohne

*) Der österreichische Sanitätscordon ist von Semlin und Pancsova gegen das rechte (türkische) Donauufer sowohl, als gegen die Walachei und Moldau, aufgestellt. Zahlreiche viereckige hölzerne Blockhäuser ziehen sich in kurzen Strecken längs der Donau bis Orsowa hin. Diese Wachthäuser (Tschardeken) sind meist für 12 Mann eingerichtet und auf Pfählen in den Strom gebaut, mit einer Gallerie für die Schildwachen, die sich Nachts einander anrufen.

(Die hier liegenden Inseln gehören meist zur Türkei.)

Kein Schiff, welches mit dem rechten Ufer verkehrt, darf Personen oder Güter für das linke Donauufer aufnehmen, ohne sich der Contumaz zu unterwerfen. Landeinwärts (am linken Donauufer) bestehen 7 österreichische Grenzregimenter, nämlich:

2 Banatgrenzregimenter, gegen die Walachei;
2 Szeklerregimenter, gegen die Moldau.
(Die Szekler sind große, kräftig gebaute Leute, die als freie Eigenthümer ihre Grenze vertheidigen.)
2 walachische Grenzregimenter in Siebenbürgen (aus Romanen zusammengesetzt).
1 Grenzregiment in der Bukowina bis zum Pruth.

Am rechten Donauufer erstreckt sich der Grenzcordon aufwärts der Save, durch Slavonien und Croatien. Die Städte Peterwardein, Semlin und selbst Zengg (am adriatischen Meere) gehören dazu. Karlstadt, Agram und Esseck aber nicht, als innerhalb der Grenze liegend. Alle Bauern dieser österreichischen Militärgrenze sind Soldaten (Grainzer oder Grenzer, von den Walachen Granitschari genannt), in Regimenter eingetheilt. An 50,000 Mann stehen beständig unter Waffen, als wirksame Landwehr und kriegerische Pflanzschule, aus welcher die tapfersten Regimenter der österreichischen Armee hervorgegangen sind.

Jedes Grenzregiment stellt in der Regel 2 Feldbataillone mit 12 Compagnien und 1 Reservebataillon mit 4 Compagnien. Außerdem stellt jedes der 4 Karlstädter und der 2 Banatregimenter, sowie das Romanen-(Romunen-)Banater Regiment, 2 Compagnien

Räucherung und Observationszeit beständig überschritten, blieb der Gesundheitszustand eben so befriedigend als in der Bukowina, wo zur selben Zeit noch mit ängstlicher Pünktlichkeit verfahren wurde, und nicht einmal ein Brief undurchstochen die Grenze passiren durfte. Eine baldige Reform dieser veralteten und unpraktischen Einrichtung liegt eben so sehr im Interesse der Grenzbevölkerung als des Staatshaushaltes und des Handels, und sollte um so eher statt finden, als im benachbarten Rußland der Quarantainezwang gegen die Moldau und Walachei ebenfalls aufgehoben ist, nicht nur ohne allen Nachtheil, sondern von großem Vortheil für den öffentlichen Verkehr. Auch die Schiffe von Griechenland und den Jonischen Inseln sind in Triest quarantainefrei. Jene aus der Levante werden von Sanitätswächtern begleitet, und deren Contumaz während der Ueberfahrt gehalten. Die Contumazanstalt zu Orsowa wird noch besonders dadurch lästig, daß solche ½ Stunde vom Landungsplatze der Dampfschiffe entfernt liegt.

Bloß Eilgüter, die durch Passagierdampfschiffe ankom-

Rothmäntler (Sereschaner); und jedes der Warasdiner-slavonischen, das Peterwardeiner, deutsch- und illyrische Banaterregiment 1 Division leichter Cavallerie.

Das Czaikisten (Tschaikisten) Bataillon stellt 1 Feldbataillon mit 6 Compagnien und 1 Reservebataillon mit 4 Compagnien. Nebst dem behält jedes Regiment und das Czaikistenbataillon den bestimmten Stand eigener Artillerie. Tschaiken heißen die bewaffneten Kanonierboote auf der Donau, die theils zur Bewachung der Grenze, theils zur Ueberschiffung von Truppen, Schlagen von Brücken ꝛc. dienen. Die kleineren sind zum Patrouillendienst auf der Donau bestimmt.

men, werden zu Orsowa gleich befördert, alle übrigen (und oft kommen mehrere 1000 Ctr. auf einmal an, namentlich zur Zeit der Leipziger Messen) sind einer zeitraubenden Revision unterworfen. Dieser nachtheilige Aufenthalt ließe sich leicht vermeiden, wenn man, wie auf dem Rhein, die Güter von Wien aus unter amtlichem Verschluß befördern wollte. (Nach den neuesten Mittheilungen geht nun ein versiegeltes Schnellboot mit Waaren von Wien nach Galatz ab. S. unten.)

Donau-Schleppschifffahrt.

Die österreichischen Schleppdampfer fahren stromauf bis Passau (die Personenschiffe bloß bis Linz) und stromab bis Galatz.

Von Wien aufwärts nach Linz und Passau (und zurück) 2mal wöchentlich und 1mal nach Passau.

Von Wien abwärts nach Pesth: täglich, mit Ausnahme des Montags.

Aufwärts (von Pesth nach Wien) ebenfalls täglich, mit Ausnahme des Mittwochs.

Von Pesth nach Semlin: 3mal wöchentlich abwärts und 3mal aufwärts. (Die Schleppboote von Semlin bringen besonders Getreide und Schweine herauf.)

Von Semlin nach Orsowa wöchentlich 1mal ab- und 1mal aufwärts.

Von Wien nach Orsowa und den türkischen Donauhäfen

bis Galatz: ein versiegeltes Schnellboot mit Waaren 1mal wöchentlich (Dienstags).

Auf der Theiß und Save fahren die Schleppboote nach Bedarf (mindestens 1mal wöchentlich).

Von Semlin nach Szegedin jeden Mittwoch.

Von Szegedin nach Tittel (abwärts der Theiß) jeden Samstag.

Von Tittel nach Neu-Becse jeden Montag.

Von Neu-Becse nach Semlin jeden Dienstag.

Die Frachten der Dampfschlepper von schweren Gütern wurden im Jahre 1852 auf folgende Sätze ermäßigt:

von Wien nach Pesth . .	fl.	— 20	kr. C.-M.	pr.	Wiener Ctr.
„ „ „ Semlin .	„	— 45	„	„	„
„ „ „ Orsowa .	„	1. 20	„	„	„
„ „ „ Temesvar	„	— 55	„	„	„
„ „ „ Galatz .	„	2. —	„	„	„

einschließlich der Ein- und Ausladungskosten (mit Ausnahme von Getreide, Holz ꝛc.).

Eilgüter zahlen ungefähr das Doppelte:

von Wien nach Mohacs u. Baja	fl.	1. 30	kr.	in	6	Tagen.
„ „ „ Neusatz . . .	„	1. 50	„	„	7	„
„ „ „ Semlin . . .	„	2. 10	„	„	8	„
„ „ „ Orsowa . . .	„	3. —	„	„	9	„
„ „ „ Giurgewo . .	„	5. —	„	„	14	„
„ „ „ Galatz . . .	„	5. 30	„	„	16	„
stromaufwärts v. Orsowa nach Wien	„	3. —	„	„	12	„

Früher betrug die Landfracht von Leipzig bis Galatz

23 fl. pr. Ctr., jetzt 5½ fl., nämlich von Leipzig bis Wien 3½ fl., von Wien nach Galatz 2 fl.

Zwischen Wien und Pesth findet keine Eilgutversendung statt, da man mit den gewöhnlichen Schleppbooten täglich dahin fährt, in 3 Tagen zu Thal, in 6 Tagen zu Berg.

Für Getreide (Weizen) zahlt man Schlepplohn in der guten Jahreszeit (vom April bis October):

von Temesvar bis Wien 48 kr. pr. Preßburger Metzen.
„ Szegedin nach Wien 36—45 kr. „
pr. Segelschiff von Szegedin nach Raab oder Wieselburg 24 kr. pr. Preßburger Metzen.

Getreideverschiffungen werden von der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft nur nach Maßgabe der verfügbaren Transportmittel übernommen.

Für Schweine zahlt man:

von Semlin nach Gönyö od. Raab fl. 4. 45 kr. pr. Stück.
„ Semlin nach Wien . . . „ 6. — „ „
„ Gönyö nach Wien . . . „ 2. — „ „
„ „ „ Preßburg . . „ 1. 30 „ „
„ „ „ Raab. . . . „ — 15 „ „

Oft schleppt ein Remorqueur 4 bis 5 Schiffe mit Schweinen aufwärts bis Raab und selbst bis Wien. Vieh und Getreide wurden seither meist in Raab ausgeladen und zu Land nach Wieselburg und Wien verführt.

Auch die Passagier-Dampfboote nehmen auf der Donau, so wie auf der Theiß und Save, nach Thunlichkeit, Güter mit. Leichte Eilgüter gehen fast ausschließlich mit diesen, und nur größere Parthien mittelst der Schleppschiffe.

Dampfschiff-Verkehr.

Im Jahre 1850 wurden durch die Passagierdampfschiffe der österreichischen privilegirten Donaugesellschaft auf der Donau, Save und Theiß befördert:

589,894 Personen (mit dem Militär).
881,948 „ auf den Ueberfahrtsstationen zu Pesth und zu Semlin.

1,471,842 Personen zusammen, nebst 4,690,868 Ctr. Frachtgüter. (Im J. 1851 7,200,000 Ctr., also über 2½ Million Ctr. Güterzunahme gegen 1850, ungeachtet der Concurrenz der Wien-Pesther Eisenbahn. Diese Eisenbahn geht bereits direct von Wien bis an die Theiß (bei Szolnock) und soll nun auch laut Beschluß vom 10. Juli 1852 bis Temesvar (im Banat) geführt werden.)

11,235,915 fl. Conv.-M. Baarsendungen (im Jahre 1851 13,700,000 fl.).
82,449 Stück Schweine (Borstenvieh).
2,912 „ Pferde, Hunde ꝛc.
3,125 Wagen.
634 Fortepianos.

Die Gesammteinnahme betrug	4,214,054 fl.
Die Gesammtausgaben betrugen . . .	2,782,981 „
Blieben als Reinertrag . . .	1,431,073 fl.
Im J. 1851 war die Totaleinnahme .	4,808,186 fl.
Die Betriebskosten betrugen . .	3,456,679 „
Blieben . . .	1,351,507 fl.

Aus den vorhergehenden Jahren stellt sich die Uebersicht wie folgt:

Von 1831 bis 1834 war der Betrieb verpachtet, daher keine Zahlen bekannt geworden.

Es war die Zahl

	der Dampfschiffe	der Schleppkähne	der Reisenden	der Waaren Ctr.
1835	5	—	17,727	38,529
1836	8	—	29,203	67,070
1837	10	—	47,436	97,991
1838	15	—	74,584	320,614
1839	17	—	105,926	348,983
1840	19	—	125,293	368,683
1841	23	—	170,078	513,576
1842	24	5	211,401	591,408
1843	28	9	278,594	846,017
1844	29	19	555,864	1,083,354
1845	29	33	793,595	1,539,796
1846	32	58	903,996	1,909,287
1847	41	101	852,517	3,184,778
1848	47	128	1,615,609 (einschließlich 189,117 Militärpersonen).	2,592,624 (einschließlich 114,305 Ctr. Militärgut).
1849	47	137	899,826	1,246,831
1850	50	140	1,471,842	4,690,868

(S. Uebersichtstafeln zusammengestellt von der k. k. Direction der administrativen Statistik in den Mittheilungen über Handel, Gewerbe und Verkehrsmittel. 1. Jahrg. 1850. S. 517.)

Im Jahre 1847 war der Personenverkehr zwischen Orsowa und Galatz noch gering. Es wurden nämlich mit den Dampfschiffen in diesem Jahre befördert: 3748 Personen zu Thal,

5908 „ zu Berg.

Zusammen 9656 Personen.

Diese vertheilten sich auf folgende Stationen:

Orsowa . .	600	Pers. zu Thal,	—	Pers. zu Berg.
Widdin . . .	663	„ „	189	„ „
Lom Palanka.	111	„ „	347	„ „
Nicopolis . .	119	„ „	241	„ „
Sistow . . .	255	„ „	352	„ „
Rutschuck . .	437	„ „	736	„ „
Giurgewo . .	385	„ „	185	„ „
Silistria . .	142	„ „	366	„ „
Ibraila. . .	677	„ „	1203	„ „
Galatz . . .	—	„ „	1583	„ „
von Orsowa aufwärts			2640	„ „

(im J. 1846 bloß 1657). S. Mittheilungen. Jahrg. 1850. S. 11.

An der oberen Donau gingen von Linz aus zu Thal mit den österreichischen Dampfbooten in dem einzigen Monate März 1849: 148,685 Ctr. Güter. Darunter waren 33,093 Ctr. Sensen, 64,402 Ctr. Manufacturwaaren, 5,957 Ctr. baier. Bier, 1900 Ctr. Farbwaaren, 1570 Ctr. Cigarren ꝛc.

Im J. 1850 wurden durch die baierischen Dampfboote befördert:

von Regensburg bis Linz 25,569 Ctr. Waaren und 25,734 Reisende.

„ Donauwörth bis Regensburg 778 Ctr. Waaren und 4920 Reisende.

Es unterliegt nicht dem mindesten Zweifel, daß der Donaudampfschifffahrt bei friedlichen Zeitläuften noch eine schöne Zukunft und großartige Entwickelung bevorsteht. Schon

sind die Binnenzölle zwischen Oesterreich und Ungarn gefallen, und hoffentlich werden es auch bald die zwischen Oesterreich und dem übrigen Deutschland, und wohl auch die Zölle in Serbien und Bosnien.

Aus Ungarn wird, außer Getreide, Schlachtvieh und Wein, viel Schafwolle (lange Kammwolle) der Donau herauf kommen; eben so aus der Moldau und Walachei, aus Serbien, Bulgarien und wohl auch aus Odessa. Aus türkisch Serbien und der Walachei geht schon jetzt viel Wolle nach Oesterreich, sowie Talg, Felle, und besonders Borstenvieh (Schweine). Belgrad sendet im Durchschnitt jährlich über 200,000 St. Borstenvieh stromaufwärts. Die Einfuhr von Schweinen in Oesterreich betrug im J. 1847: 372,622 St.
im J. 1850: 584,124 St.

(Viele Frischlinge werden in türkisch Serbien, wo der Mais sehr billig und herrliche Eichenwälder sind, groß gezogen und gehen als gemästete Schweine nach Oesterreich zurück *).

Namentlich wird sich Ungarn durch ein freieres System bald aus seiner gedrückten Lage herausarbeiten, von den schmerzlichen Verlusten der letzten Jahre erholen, und seinen ganzen Produktenreichthum in die mittleren und oberen Donau-

*) In dem Tarif der Donaudampfschiffe steht gewöhnlich Borstenvieh bemerkt. Ferner Mastschweine und Stachelschweine. Was ist aber ein Stachelschwein? Im Deutschen ist dieses ein ganz anderes Thier als ein Frischling. Ueberhaupt sollte man in Oesterreich mehr Sorgfalt auf deutsche Benennungen verwenden, die oft für das übrige Deutschland ganz unverständlich sind. (S. auch weiter unten „Zölle").

länder ergießen, und durch die Eisenbahnen nach Schlesien und Sachsen,*) um von dort deutsche Fabrikate und Manufakturwaaren zurückzuerhalten. Dadurch können Wohlstand und Steuerkraft nur gewinnen und gehoben werden. Bis noch vor kurzem war sowohl die Einfuhr in Oesterreich von ungarischen Rohstoffen, als die Ausfuhr nach Ungarn von Wiener und andern Fabrikaten hoch besteuert. Der Metzen ungarischer Weizen zahlte in Oesterreich 15¼ kr. (früher noch mehr). Wie war es da möglich, daß diese von der Natur so sehr gesegneten Länder gedeihen könnten!

Was Ungarns Landwirthen noch fehlt, sind größere Capitalien, gute Landstraßen, Eisenbahnen, verbessertes Ackergeräth und Maschinen. Durch die Dampfschifffahrt und Eisenbahnen wird ein erhöhter Absatz hervorgerufen. Ungarischer Weizen geht jetzt schon mit Vortheil nach Sachsen und Baiern und durch den Inn nach Tirol, und der Donau herauf bis Regensburg. (Im Spätsommer 1851 kamen 2500 Metzen ungarischer Weizen der Donau herauf nach Regensburg für die dortige Kunstmühle des Großhandlungshauses Neuffer.) Ungarische Weine und ungarische Wolle sind in preußisch Schlesien beliebt, und finden auch immer mehr Eingang in Sachsen, eben so ungarischer Tabak. Ungarn erzeugt jährlich an 30 Millionen Eimer Wein, wovon bloß etwa 4 Millionen (von den besseren Sorten) in's Ausland

*) Auf der Eisenbahn kamen aus Ungarn nach Prag
im December 1851 52,583 Säcke Getreide
und im Jan., Febr. u. März 1852 136,368 „ „
Darunter mag auch mehreres für Sachsen bestimmt gewesen sein.

gehen, und 400,000 Ctr. Tabak. Die amtlich nachgewiesene Ausfuhr von ungarischem Tabak beträgt jährlich 329,000 Ctr.

Das Jahrhundert drängt mächtig *vorwärts*! Bei der immer stärker werdenden Concurrenz von allen Seiten und dem großen Entwicklungsgange unserer Zeit, ist kein Stillstand mehr möglich. Die unerläßlichen Bedingnisse eines, auf bleibenden Grundlagen ruhenden Handels, sind:

„freie und ungehemmte Bewegung nach Innen und
„nach Außen, mit verständiger Benutzung aller vor-
„handenen Kräfte!"

Eine *einzige* Dampfschifffahrtsgesellschaft genügt den Bedürfnissen auf dem größten Strome des europäischen Continents nicht mehr. Im Spätjahr 1851 konnten Massen von Gütern, die von Ungarn nach Oberösterreich bestimmt waren, nicht befördert werden, wegen Mangel an Fahrzeugen. Viele davon mußten in Wien überwintern, zum großen Nachtheil der Absender wie der Empfänger. Die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft sagt in ihrem neuen Tarif für 1852, p. 61, ausdrücklich, daß sie die Getreideverschiffungen nur „nach Maßgabe ihrer verfügbaren Transportmittel übernehmen könne." Auf dem *Rhein* herrscht bei freier Concurrenz der Dampf- und Schleppschiffe stets rascher Verkehr und billige Frachten *). Warum kann es nicht auf der

*) So sehr sich auch der Donauverkehr in den drei letzten Jahren gehoben hat, so hat er doch lange noch nicht den Aufschwung des Rheinverkehrs erreicht. Der Grund hiervon liegt

1) in den bevölkerteren und wohlhabenderen Ländern des Westens, und in den trefflichen Kunststraßen die an die Ufer des Rheins und von da in's Innere führen; 2tens

Donau eben so seyn? Es ist die Rede davon, eine zweite Donau-Dampfschiffgesellschaft bloß für Schleppschifffahrten zu gründen. Sollte dieses mit dem Privilegium der älteren ersten Gesellschaft im Widerspruche sein, so müßte natürlich eine Uebereinkunft mit derselben statt finden.

Kurze Uebersicht des österr. Lloyd in Triest. *)

Den ersten Plan zu dieser Gesellschaft entwarf im Jahr 1833 der noch jetzt thätige Director derselben, Herr von Bruck. Der Zweck ist: Beförderung der österreichischen Schifffahrt, der Industrie und des Handels.

Die Gesellschaft zerfällt in 3 Abtheilungen:

Die erste Abtheilung ist bestimmt für Seeversicherungen und Handels- und Seeberichte der Agenten aus den vorzüglichsten Seeplätzen (nach dem Vorbilde der gleichen Gesellschaft in London);

die zweite für regelmäßige Dampfschifffahrt im mittelländischen und schwarzen Meere;

---

2) in der ausgebreiteten industriellen und Handelsthätigkeit der Rheinländer und benachbarte Staaten;
3) in der freien Concurrenz der Dampf- und Schleppschiffe, und daraus hervorgehenden billigen Frachten;
4) in der Ausdehnung des deutschen Zollvereins, und endlich
5) in der größeren Nähe des atlantischen Oceans und dem unmittelbaren Verkehr mit den seefahrenden europäischen Hauptvölkern und mit den überseeischen Ländern.

*) Da man in Deutschland noch oft im Unklaren über diese großartige Anstalt ist und solche bei der Donaudampfschifffahrt betheiligt glaubt, so halte ich diese Uebersicht nicht für unpassend.

die dritte (im Jahr 1849 gestiftet) besitzt eine eigene Druckerei, Kunstanstalt und große Lesesäle.

Die erste Abtheilung bildet den Vereinigungspunkt aller in Triest bestehenden Versicherungsgesellschaften. (Man schätzt den jährlichen Durchschnittsbetrag der Triester Seeversicherungen auf ungefähr 100,000,000 fl., die einen Prämienbetrag von 1,600,000 fl. abwerfen).

Die zweite Abtheilung besitzt ein Actienvermögen von 4,000,000 fl. (in 8000 Actien zu 500 fl.). Bis zum Jahr 1837 fand der Dampfschifffahrtsdienst bloß zwischen Triest und Venedig statt (wöchentlich 2mal) durch 2 einer englischen Gesellschaft angehörende Dampfer, die im J. 1837 von dem österreichischen Lloyd angekauft wurden. Im J. 1838 wurde die Dampfschifffahrt bis nach Dalmatien, im J. 1844 bis nach Istrien, der Levante und dem schwarzen Meere ausgedehnt (rechts nach Trapezunt, links nach den Donauhäfen Galatz und Ibraila). Weiterhin setzten sich die Nebenlinien nach Griechenland, so wie eine besondere Linie für Egypten und Syrien an. Im J. 1845 gelangten zum erstenmal die Nachrichten aus Ostindien direct über Triest nach London früher als über Marseille.

Die Lloyddampfschiffe sind mit Postflaggen und die Mannschaft mit eigener Uniform versehen. Der Dienst geschieht mit der größten Pünktlichkeit und Ordnung. In den Sommermonaten fährt gewöhnlich ein Musikcorps bis Alexandrien mit.

Eine mächtige Rivalin scheint dem österreichischen Lloyd in der englischen Oriental- und Peninsular-Dampfschifffahrt-

gesellschaft zu erwachsen, die seither ihre Dampfschiffe bloß bis Malta und Alexandrien sandte, mit dem J. 1853 aber solche bis nach Constantinopel und Griechenland auszudehnen beabsichtigt. Dagegen will auch der österreichische Lloyd seine Linien bis nach Spanien ausdehnen und vielleicht auch nach transatlantischen Ländern.

Die zweite Abtheilung des Lloyd zählt in Triest und auswärtigen Häfen an 2100 Angestellte. Die Gesammteinnahme dieser zweiten Abtheilung betrug von 1836 bis 1850 16,601,421 fl., der Reservefonds (nach Abzug von 4pCt. Zinsen) 812,688 fl.

Zu der zweiten Abtheilung gehört auch das gut organisirte Arsenal der Gesellschaft, das im J. 1851 über 900 Menschen beschäftigte (worunter mehrere Engländer, deren Zahl jedoch früher beträchtlicher war). Außer Anker und Ketten, die noch immer am besten in England verfertigt werden, wird alles auf den Schiffbau Bezug habende, sogar Möbel und Geräthschaften *) hier verfertigt.

Auf der Schiffswerfte des Lloyd (1/2 St. von Triest) wurden schon mehrere der größten Dampfer gebaut, unter andern die Austria von 760 Tonnen und 360 Pferdekraft, 210 F. l., 30 F. br. Im J. 1851 besaß die Gesellschaft 32 Dampfer von 4510 Pferdekraft und 13,235 Tonnen Gehalt und 2 neue (von 260 Pferdekraft jedes) waren im

*) Kunst und Gewerbe waren in Triest seither nicht so vorhanden wie in andern großen Handelsstädten, daher sich der Lloyd seine eigenen Werkstätten schaffen und erfahrene Arbeiter und Handwerker aus Deutschland, England ꝛc. kommen lassen mußte. (Kohl.)

Bau. Auch soll Hr. v. Bruck bei seinem Aufenthalt in England im Sommer 1851 3 neue Schraubenschiffe daselbst in Bestellung gegeben haben.

Die dritte Abtheilung des Lloyd ist eine literarisch-artistische, ebenfalls auf Actien gegründete Anstalt. Diese besitzt in dem Tergesteum 4 große Lesesäle, wo mehr als 200 Journale aus allen Welttheilen ausgelegt sind, aber meist nur italienisch gesprochen wird. Gleichzeitig werden dort alle den Handel und die Schifffahrt betreffenden Correspondenzen des Lloyd mitgetheilt. (Die Lesesäle zählen gegen 1800 Mitglieder.) In den obern Räumen befindet sich eine großartige Druckerei mit 5 Schnellpressen, 1 hydraulischen Presse und 8 Kupferdruckerpressen mit eigener Kunstanstalt, welche 25 bis 30 Kupfer- und Stahlstecher beschäftigt. Lloyds Album schildert die schönsten Gegenden, die seine Schiffe befahren, und das illustrirte Familienbuch des Lloyd, in monatlichen Heften, gehört zu den beliebtesten der Art. (Im J. 1849 wurden hier sogar Rheinansichten für eine Kunsthandlung in Mainz gestochen.)

In der Buchdruckerei erscheinen 2 deutsche und 7 italienische Zeitungen, worunter der Lloyd Austriaco (in italienischer Sprache), der nicht mit dem in Wien in deutscher Sprache erscheinenden Oesterreichischen oder Wiener Lloyd zu verwechseln ist.

(Ausführlicheres über diese Anstalt findet man in der Leipziger Illustrirten Zeitung vom 5. Juli 1851 und in Kohl's neuester Reise durch Deutschland, Leipzig 1852.)

Ueberſicht
der Dampfſchifffahrten des öſterreichiſchen Lloyd in Trieſt von 1837 bis 1849.

Nach den Mittheilungen des k. k. Handelsminiſteriums.
1. Jahrg. 1850. S. 518.

Jahr.	Zahl der Schiffe.	Zahl der Fahrten	Zahl der Reiſenden.	Zahl der Waaren.	Zahl der Briefe.	Baarſendungen.	Einnahme.	Ausgabe.
				Ctr.		fl.	fl.	fl.
1837	7	87	7967	9613	35205	3934269	163314	201572
1838	10	214	21959	37318	71071	10,849358	504779	510796
1839	10	245	27930	40366	79812	10,963126	536851	508030
1840	10	285	38886	53385	91909	12,550647	627687	530408
1841	10	252	35141	59444	100372	15,020454	717268	605429
1842	11	263	34301	65645	98966	14,291650	727644	602948
1843	11	300	39497	68198	101961	12,818217	738188	609288
1844	13	380	55476	65582	111385	13,177228	804560	674560
1845	20	704	117949	236994	227216	25,531361	1,428449	1,112089
1846	20	717	124985	238873	277152	31,827160	1,648548	1,239748
1847	21	726	127052	315434	295933	37,072201	1,812229	1,244066
1848	26	727	118343	267836	289566	30,846271	1,739176	1,338176
1849	28	819	143028	345297	342099	37,232442	2,250394	1,732894

Anfangs 1850 beſaß der öſterreichiſche Lloyd 31 Dampfſchiffe von 40 bis 360 Pferdekraft, zuſammen mit 3970 Pferdekraft und 11,695 Tonnen Gehalt. Darunter waren:

1 Dampfſchiff von 40 Pferdekraft,
1 „ „ 50 „
3 „ „ 60 „
1 „ „ 70 „

4	Dampfschiffe	von	100	Pferdekraft,
5	„	„	120	„
2	„	„	140	„
3	„	„	160	„
1	„	„	200	„
1	„	„	230	„
6	„	„	260	„ (Davon wurden 2 an die k. k. Marine zu 400,000 fl. überlassen.)
1	„	„	360	Pferdekraft.

Dazu kamen im J. 1850 3 neue, worunter der Stadion von 360 Pferdekraft, und im J. 1851 ebenfalls 3 neue Dampfschiffe.

Im J. 1851 war die Zahl der Reisenden auf 221,118 gestiegen, die der Güter auf 473,027 Ctr., der Briefe auf 522,644. Die Roheinnahme betrug im J. 1850: 2,676,209 fl. und im J. 1851: 2,922,515 fl. Der Reservefonds bestand im J. 1850 aus 812,688 fl.

Das Actienkapital war im J. 1836—37 1,000,000 fl., von 1839—44 2,000,000 fl., von 1845—1851 3,000,000 fl. Das ganze Gesellschaftsvermögen betrug am 1. Jan. 1852 6,718,951 fl. C.-M. Nach der achtzehnten Generalversammlung des Lloyd am 12. Mai 1852 wurde beschlossen, das Actienkapital von 3 auf 4 Millionen Gulden C.-M. und das früher nur zum Theil ausgegebene Anlehen von 1½ auf 3,000,000 fl. zu erhöhen; eine weitere Vermehrung des Actienkapitals von 5 auf 6 Millionen und des Anlehens von 3 auf 4 Millionen ist vorbehalten. Der Gesellschaftsvertrag ist bis zum Jahre 1880 verlängert.

Im Laufe des Jahrs 1851 wurden 3 Dampfer vollen-

det, 8 liefen von Stapel und 10 erhielten neue Kessel. Auch auf dem Po wird jetzt eine regelmäßige Dampfschifffahrt von dem österreichischen Lloyd eingeführt, durch 10 Dampfer, worunter mehrere mit Schraubenmaschinen. Die Gesammtdampfflotille des österreichischen Lloyd sollte im J. 1852 mit 3 Schnellbooten und 6 Schraubendampfern vermehrt werden.

Postdampfschifffahrt des österreichischen Lloyd im Jahre 1852.

Abfahrt der Dampfboote von Triest in den Monaten August, September und October 1852.

Nach der **Levante** jede Woche. Nach Constantinopel: über Corfu, Zante, Syra, Scio, Smyrna, Metelin, Capo Baba, Tenedos, Dardanellen und Gallipoli.

Nach Salonich, über Dardanellen.

In's schwarze Meer, nach den Häfen der Donaumündungen, Galatz und Ibraila, über Varna und Tulcia (Tultscha).

Ferner alle 14 Tage: Nach Syrien: über Scio, Smyrna, Rhodus, Cypern, Bayrut.

In's schwarze Meer: Nach Trapezunt (über Ineboli, Sinope und Samsun).

Nach Burgas und Varna.

Nach **Griechenland**, jede Woche: nach Syra, Athen (Piräeus).

Alle 14 Tage: über Ancona, Brindisi, Corfu, Ar-

gostoli (Cephalonia), Zante, Patras, Lepanto, Vostizza nach Lutraki.

Ferner: nach Nauplien.

Nach Egypten (Alexandrien direct): jeden 10. und 27. des Monats in Verbindung mit den englisch-ostindischen Dampfbooten von Bombay und Calcutta über Suez, und alle 14 Tage über Smyrna nach Alexandrien.

Nach Istrien: wöchentlich 2mal über Pirano, Umago, Citta nova, Parenzo, Rovigno, Pola, Fiume nach Zengg.

Nach Dalmatien: jede Woche, nach Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Ragusa und Cattaro.

Zwischen Triest und Venedig: täglich.

Donau-Ruderschifffahrt.

Auf der obern und mittleren Donau nennt man die stromaufwärts fahrenden Ruderschiffe: Hohenauen oder Gegentrieb, und die Bergfahrt: Naufahrt (Hinauffahrt), die Thalfahrt dagegen Nabfahrt (Hinabfahrt); so sagt man auch gegenwärts fahren statt hinauf fahren, Treppelweg oder Hufschlag statt Leinpfad ꝛc. Die Ausdrücke „zu Berg und zu Thal" wie am Rhein kennt man an der Donau nicht.

Die gewöhnlichen Donauschiffe heißen: Plätten und Gamsen, und Kehlhamer (Kehlheimer, weil zu Kehlheim, oberhalb Regensburg, viele Schiffe gebaut werden). „Nebenbei" nennt man den Anhang, und „Zillen" (Waidzillen) sind große Nachen, deren viele zu Passau gebaut werden, daher Passauer Zillen, wozu auch die den Inn herabkommenden Zillen gehören. Alle diese Schiffe sind von Tannenholz, die größten, 130 bis 140 Fuß lang, laden zu Thal ungefähr 2000 Ctr., zu Berg aber kaum den vierten Theil: sie fahren bis nach Pesth und selbst noch weiter hinab, wo sie als Holz verkauft, oder auch mit einem

Verdecke versehen werden; in letzterem Falle dienen sie noch als Frachtschiffe.

Auf der mittleren und unteren Donau, der Save und der Theiß, sind die Schiffe von Eichenholz, aber plump und schwerfällig, mit bretterner Bedachung und kurzem Maste. Diese Fahrzeuge nennen die Ungarn Hajos. Telyfo-hajos sind die großen, Ladiks die kleinen Schiffe.

Die Hajos werden meist zu Szegedin (an der Theiß), zu Pancsowa, zu Semlin, zu Essegg (an der Drau) und zu Sziseck (an der Save) gebaut. Die großen nehmen bis zu 6000 Ctr. Güter und bis zu 10,000 und 13,000 Metzen Getreide ein; sie sind oft an der untern Donau mit schwarzgelben Streifen angestrichen, um sie von den türkischen Fahrzeugen zu unterscheiden. Die großen Hajos brauchen bei der Bergfahrt 50 bis 60 Pferde; jetzt lassen sich die meisten von den Remorqueurs schleppen.

Die türkischen Serben und Bulgaren nennen ihre gedeckten Schiffe, die mit Mast und Segel versehen sind, Berlatzen, die offenen Tschams; letztere sind am zahlreichsten. Die Tragfähigkeit dieser Schiffe wechselt von 4000 bis zu 160,000 Oka oder 90 bis 3600 Ctr. (das Oka zu $2^1/_4$ Pfund). Stromab führen sie meist Getreide, stromauf meist Salz aus der Walachei. Die Getreideladungen wechseln ebenfalls, nach der Größe der Fahrzeuge, von 270 bis zu 13,000 österreichische Metzen; die Salzladungen der serbischen (türkischen) Schiffe betragen gewöhnlich 4000 Oka oder 90 Ctr., womit sie bis nach Belgrad hinauf fahren. Die türkischen Salzbarken wurden früher durch Ochsen oder

Menschen stromaufwärts gezogen; jetzt häufig durch Dampfkraft. Oft waren an 40 Ochsen oder 100 Menschen vorgespannt.

Die Bewohner des bulgarischen Donauufers sind sehr gute Schiffer, die auch die Waarenbeförderung auf der walachischen Seite besorgen. Die Donauhäfen des Sandschaks Widdin besaßen im J. 1847 nach Angabe des österreichischen Consuls Huber) 357 Fahrzeuge. Davon kamen

auf Widdin . .	160	Schiffe	von 4—120,000 Oka	(90—2700 Ctr.)
„ Lom Palanka	15	„	„ 15—60,000 „	(330—1350 „)
„ Oreawa. .	20	„	„ 20—80,000 „	(450—1800 „)
„ Nicopolis .	37	„	„ 4—150,000 „	(90—3300 „)
„ Sistow . .	125	„	„ 10—160,000 „	(225—3600 „)

Zu Rutschuck zählte man
80 Barken von 80—180,000 Oka (1800—4000 Ctr.)

Auf der ungarischen Donau sind die Raizen (nach österreichischer Aussprache: Razen) oder Serben die Hauptschiffer, sowie auch die vornehmsten Frucht- und Viehhändler; sie fahren in der Regel nur bis Raab, wo ihre großen Schiffe (Hajos) in kleinere (Ladiks) für Wieselburg, Preßburg und Wien umgeladen werden. In Raab, Comorn, Gran, Weizen, Ofen, Neusatz ꝛc. gibt es besondere Raizenquartiere, ungefähr wie in den Städten Englands die Quartiere der Irländer. Neusatz wurde von Raizen (Serben) gegründet. Die Kleidung der Raizen ist halb orientalisch, halb ungarisch-serbisch.

Im Frühjahr 1847 gingen auf Speculation 86 große Banater Fruchtschiffe (meist aus Pancsowa und Semlin) von 4000 bis 8000 Metzen Tragkraft durch das eiserne

Thor in die untere Donau, um die dort angehäuften Getreidemassen aus der Walachei und Bulgarien nach Ibraila und Galatz bringen zu helfen.

Von diesen Barken luden

71 auf der walachischen Seite 378,000 Metzen Getreide,
9 „ „ bulgarischen „ 78,300 „ „

Zusammen 456,300 Nied. österr. Metz.

Einige gingen sogar bis zur Sulina-Mündung, wo ihr Getreide direct in die Seeschiffe geladen wurde. Da diese Ruderbarken aber nur zum Ziehen eingerichtet waren, und an der untern Donau keine Leinpfade und Uferwege (zur Bergfahrt) bestehen, so mußten die meisten derselben in Galatz und Braila zu niedrigen Preisen verkauft werden; andere wurden mit Segeln und Masten ausgerüstet; bloß 12 nahmen den Rückweg nach Ungarn (mittelst Schiffzuges), und 4 gingen mit Segeln. Dabei hatten es die ehrlichen Banater mit schlauen Levantinern zu thun, die ihre Frachtverträge nicht selten umgingen oder auf Schrauben stellten, und so kam bei diesem (ersten) Unternehmen eher Schaden als Nutzen heraus. Künftig werden sich jedoch die meisten Güterbarken durch Dampfer zu Berg schleppen lassen und die Banater Schiffer dann auch ihre Rechnung dabei finden. Auch werden sie sich hoffentlich leichterer und zweckmäßiger gebauten Barken, mit Mast und Segeln wie die bulgarischen Schiffer, bedienen.

Schifffahrtbewegung auf der obern (österreichischen) Donau.

Im Jahre 1848 gingen zu Urfahr*) Linz auf- und abwärts (in oder außer Haft):

Gamsen oder Kehlhamer (die über 2000 Ctr. führen 3

Plätten (von 100 bis zu 2000 Ctr.) 568

Darunter waren 160 mit Brenn- und Bauholz,
161 „ Getreide,
140 „ Salz,
30 „ Gips,
8 „ Kalk,
4 „ Steinkohlen,
25 „ Kaufmannsgüter,
34 „ Vieh,
6 „ Lebensmittel,
568

Waidzillen (von 50 bis 100 Ctr.) 121

Darunter waren 73 mit Brenn- und Bauholz,
19 „ Vieh,
8 „ Kaufmannsgüter,
7 „ Lebensmittel,
5 „ Getreide,
7 „ Salz,
1 „ Kalk,
1 „ Steinkohlen,
121

Zusammen 692

Flöße (mit Stämmen und Brettern) 5

*) Urfahr ist die Vorstadt und der eigentliche Hafen von Linz (am linken Ufer), wo viele Schiffer wohnen, und ein ansehnlicher Wochenmarkt für Getreide und Vieh stattfindet. Ein anderer bedeutender Schifferort ist der Marktflecken Persenbeug (zwischen Linz und

Im Monat April 1849 gingen folgende Schiffe an der Pulverthurmlände, Donaubrückenlände, Urfahrlände in Linz und in der Zitzlau:

zu Thal: *)	beladen.	unbeladen.
Eiserne Schiffe	4	—
Kehlheimer	13	—
Gamsen- oder Gamsplätten .	43	—
Rosenheimer Plätten . . .	46	1
Salzburger „ . . .	88	1
Form „ . . .	1	—
Stock „ . . .	8	—
Schwaben „ . . .	13	—
Tiroler „ . . .	5	—
Haller „ . . .	14	1
Trauner „ . . .	4	—
Futter „ . . .	1	—
Donauwörther „ . . .	1	—
Spitz „ . . .	16	5
Seil „ . . .	6	—
Einstell „ . . .	127	9
Sechserin	4	—

Wien), wo viele Schiffe und Pferde gehalten werden (siehe vorher p. 5). Ein einziger Schiffer soll (?) hier zuweilen an 300 Fahrzeuge im Jahre bis nach Regensburg hinauf und über 800 nach Wien und Pesth senden, wozu er 250 Knechte und über 100 Zugpferde verwendet. Durch die Schleppschifffahrt wird hierin ohne Zweifel eine Aenderung bewirkt werden.

*) Unter den Ladungen dieser Schiffe, die zu Thal gingen, waren: 21,116 Ctr. Salz, 53,623 Ctr. Getreide, 10,616 Klafter Brennholz, 34,636 Stück Bauholz, 7000 Ctr. Gyps, 2600 Ctr. Kalk, 1100 Ctr. Kaufmannsgüter, 600 Ctr. Bier ꝛc.; unter den zu Berg: Knoppern, Honig, Pottasche, Tabak, Pech ꝛc.

	beladen.	unbeladen.
Siebnerin	4	—
Klotzzillen	2	—
Bruckzillen	2	—
Waldzillen	19	20
und Flöße	56	1

zu Berg: 86 Ruderschiffe, worunter
22 beladene und 2 unbeladene Gamsen,
2 „ „ 3 „ Kehlheimer ꝛc.

An der ungarischen Donaugrenze oberhalb Preßburg (Gefällen-Hauptamt Theben) gingen im gleichen Monat zu Thal 24 Schiffe und 14 Flöße, und zu Berg 9 Schiffe.

Im April 1852 kamen Massen von Getreide (in Säcken) der Donau herauf nach Linz. Vieles davon ging nach Donauwörth und wurde von dort nach dem Innern von Baiern, Württemberg und der Schweiz gesendet.

Der Hauptverkehr Oestreichs auf der obern Donau mit seinem Inlande (Salzburg, Innkreis und Tirol, über baierisches Gebiet) besteht in Getreide, Salz, Brennholz, Käse, Bier, Holzwaaren, Gyps ꝛc.

Nach Baiern gehen der Donau herauf: Getreide, Wolle, Wachs, Pottasche, Reps, Pech, Knoppern, Holz, Eisenwaaren ꝛc.

Aus Baiern gehen der Donau hinab: Eisengußwaaren, Baumwollgarne, Colonialwaaren, baierisches Bier, Meerrettig, Zimmerholz, Wein ꝛc.

Im J. 1850 kamen in Regensburg durch Ruderschiffe an oder gingen ab: 371,149 Ctr. Handelsgüter und durch

Dampfschiffe 26,347 Ctr. Letztere vertheilten sich auf folgende Strecken:

Von Donauwörth bis Regensburg	778 Ctr.
„ Regensburg bis Linz . . .	25,569 „
	26,347 Ctr.

Im J. 1847 belief sich die Gesammtbewegung im Hafen von Regensburg auf circa 350,000 Ctr.

Davon gingen zwischen Regensburg und Wien:

	vom Inlande.	vom Auslande.
zu Thal .	32,648 Ctr.	35,557 Ctr.
zu Berg .	93,146 „	86,450 „

zwischen Regensburg und Ulm:

zu Thal .	1,968 Ctr.	6,393 Ctr.
zu Berg .	44,044 „	48,299 „

Im J. 1848 gingen stromaufwärts von Linz nach Regensburg bloß 10,335 Ctr. Güter; worunter 3009 Ctr. Stahlwaaren, 1556 Ctr. Eisenwaaren, 318 Ctr. Queckſilber, 1417 Ctr. Hanf, 386 Ctr. Talg, 863 Ctr. Schweinefett, 594 Ctr. Knoppern, 50 Ctr. Wachs.

Genaue statistische Aufstellungen über den Verkehr der Donau und der einzelnen Donauhäfen fehlen noch, und lassen sich auch, bei dem Mangel gehöriger Schiffsregister, zur Zeit schwer unternehmen. Der stärkste Theil der Handelsbewegung auf der obern und mittlern Donau wird jetzt durch die Dampfschlepper vermittelt. (S. vorher Dampfschifffahrt.)

Donauzölle.

Früher war die Donau noch stärker als der Rhein mit Zöllen belastet. Im Lande unter der Enns allein bestanden 77 Zollstationen, meist Eigenthum adeliger Geschlechter und verschiedener Gemeinden. Der Adel und die reichen Klöster waren mauthfrei.

Nach dem neuen, zwischen Oesterreich und Baiern geschlossenen Vertrage vom 2. Dezember 1851 (bestätigt am 14. Mai 1852) ist die Donau mit ihren schiffbaren Nebenflüssen, einschließlich des baierischen Inns und der Salzach, von Wasserzöllen für Güter, die aus diesen beiden Staaten kommen, gänzlich befreit. Nach demselben Vertrag ist die obere Donau bis nach Ulm in stets fahrbarem Zustande zu halten.

Oesterreich zeigt jetzt den ernsten und redlichsten Willen die Bahn des Fortschritts einzuhalten; es wird aber noch Manches thun müssen um der Ausgleichung mit dem übrigen Deutschland willen, d. h. um eine Erweiterung Deutschlands zu einem Zoll- und Handelsgebiete und Einigung der materiellen Interessen herbeizuführen. Vor allem muß dem

Schleichhandel wirksamer Einhalt geschehen, der auf seinen langgestreckten Grenzen seither sehr stark und systematisch getrieben wurde.

Das österreichische Grenzzollamt an der obern Donau befindet sich am rechten Ufer, unterhalb Passau, in dem Marktflecken Engelhardtzell. Pässe und Gepäck der Reisenden werden hier streng untersucht; die zur Thal gehenden baierischen Dampfschiffe aber erst in Linz.

Das baierische Grenzzollamt befindet sich am linken Ufer zu Hafnerzell oder Oberzell (Marktflecken mit altem Schlosse, worin das Zoll- und Rentamt seinen Sitz hat). Am rechten Ufer ist das baierische Zollamt etwas landeinwärts, zu Schärding am Thurm. Diese Grenzzollämter werden im Baierischen und im Oesterreichischen Einbruchsstation genannt. Welches Deutsch! Einbruch ist doch nur gewaltsamer Weise zu verstehen und kann im vorliegenden Sinne nicht gebraucht werden. In Oesterreich besteht noch ein anderes besseres Wort dafür: k. k. Zolllegstätte.

Ueber
den Handelsverkehr auf der untern Donau*).

Nach dem Friedensſchluſſe von Adrianopel (2. September 1829), wodurch die Freigebung der untern Donau (namentlich des walachiſchen Ufers) von türkiſcher Herrſchaft ausgeſprochen wurde, ſind die Moldau und Walachei und nun auch das ſchöne Bulgarien in den Bereich des Weltverkehrs getreten. Ihre Städte nehmen ſichtbarlich zu, ihr Ackerbau hebt ſich und ihr Handel hat bereits einen Aufſchwung genommen, wie man ihn noch vor wenigen Jahren nicht für möglich gehalten hätte.

Auch iſt kein Zweifel, daß dieſe von der Natur ſo ſehr begünſtigten Länder, gleich Ungarn, bei der Urkräftigkeit ihres Bodens, noch einer weitern großartigen Entfaltung ihrer kaum zum Leben erwachten Kräfte bevorſteht, wenn ſie in ihrem Entwicklungsgange von keinen politiſchen Erſchütte-

*) Ausführlicheres hierüber enthält der treffliche Bericht des öſterreichiſchen Conſuls zu Galatz, C. W. Huber, in den Mittheilungen des öſterreichiſchen Handelsminiſteriums über Handel und Gewerbe, 1. Jahrg. 1850.

rungen gestört, wohl aber durch freiere und zeitgemäßere Institutionen gehoben werden. *)

Was die untern Donauländer an abendländischer Kultur besitzen, ist ihnen durch Deutschland und Oesterreich zugekommen. Schon im Mittelalter unterhielten die deutschen Städte Augsburg, Ulm, Regensburg und Wien mit diesen Ländern Handelsverbindungen, die durch das Eindringen der Türken vernichtet wurden.

Erst seit einigen Jahrzehnten treten, außer Ungarn, auch die Walachei, Galizien und Moldau in der europäischen Handelswelt auf durch bedeutende Einkäufe, welche armenische, griechische und jüdische Kaufleute aus Bukarest und Jassy auf den Leipziger Messen machen. In manchen der letzten Jahren sollen sich diese Einkäufe auf 2,000,000 Thlr. und darüber belaufen haben, im Jahre 1847 sogar auf 2½ Millionen Thaler; seitdem sind sie durch die Kriegsereignisse der Jahre 1848 und 1849 wieder ins Stocken gerathen.

*) Der Vertrag von Adrianopel gab der Moldau und Walachei Rußland als Schutzmacht und den Bojaren das Recht, ihre eigenen Fürsten aus den Großbojaren zu wählen. Unter der provisorischen Verwaltung des russischen Generals Kisselew (Kisselef), von 1830—1834, wurde das Land besser organisirt; aber die nachmalige Verwaltung der einheimischen Woiwoden brachte wieder Druck und Willkür ins Land, die unter Fürst Ghika so weit gingen, daß derselbe durch großherrlichen Ferman im October 1842 förmlich abgesetzt wurde. Die beiden Fürstenthümer sind zwar noch türkische Lehensfürstenthümer, jedoch sind unverkennbar die russischen Generalconsule zu Bukarest und Jassy gegenwärtig die eigentlichen Machthaber.

Das obere Quellenland der Moldau (die Bukowina), bildet einen Theil von Oesterreichisch-Galizien.

Früher gingen die von Leipzig für die Walachei und Moldau bestimmte Waaren zu Land dahin ab, zu hohen Frachten (23 fl. vom Centner), die durch häufigen Vorspann (bei Bergen und schlechten Wegen) noch vermehrt wurden; seit der Einführung der Dampfschiffe auf der ganzen Donaustrecke werden nun alle Leipziger Güter über Wien die Donau hinab verschickt, ungleich schneller und billiger, als solches auf dem Landwege je möglich ist (s. vorher S. 27), wie sich denn überhaupt die Donau immer mehr als die kürzeste Handelsstraße vom westlichen Europa nach der Levante bewährt. Die Hauptartikel die der Donau hinabgehen sind Seidenzeuge, Wiener Shawls, Wagen und Fortepianos, Wollen- und Baumwollstoffe, Lederſachen, Glas- und Porzelanwaaren, zum größern Theil aus Oesterreich; auch englische und französische Waaren, von den Leipziger Messen. Nach Vollendung des großen mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes wird der ganze Zug der sächsischen, preußischen und böhmisch-mährischen Manufakturwaaren, die für die Levante und Syrien bestimmt sind, der Donau hinabgehen, in eben so viel Tagen, als man auf dem Seewege noch Wochen dazu braucht.

Selbst Triest, Genua und Livorno treten durch die österreichischen Eisenbahnen mit Hamburg, Bremen und der Nord- und Ostsee in rasche Verbindung. Die Fracht von Hamburg nach Wien für Baumwolle beträgt schon jetzt auf der Eisenbahn bloß $3\frac{1}{2}$ fl. pr. Wiener Ctr.; von Triest nach Wien $2\frac{3}{4}$ fl.

Das ungarische Banat und Siebenbürgen sind großentheils wie in sprachlicher, so auch in commerzieller Beziehung als Colonien Deutschlands zu betrachten. Eine lebhafte Verbindung besteht zwischen Siebenbürgen und der Walachei. Aus Siebenbürgen gehen jährlich bedeutende Quantitäten sogenannte Kronstädter Waaren dahin, lauter Gegenstände des nothwendigen Hausbedarfs, die hauptsächlich in Kronstadt verfertigt werden und viele im Zunftverbande stehenden fleißige Familien und Gewerbe beschäftigen. Es bestehen solche in Eisenwaaren, Fenster- und Thürbeschlägen, Vorhäng- und Thürschlössern, Messern und Gabeln, Löffeln und grobem Eisengeschmiede, Leinen, Filzhüte ꝛc. Der Verkauf geschieht meist im Kleinen, erfordert kein großes Anlagekapital, wirft aber auch nur bescheidenen Gewinn ab und wird in der neuesten Zeit durch die englische Concurrenz sehr beeinträchtigt. Auch belgisches Fensterglas hat sich bereits einen Weg nach den Donaufürstenthümern gebahnt und wird dem österreichischen (aus Siebenbürgen und Czernowiz) wegen seiner Reinheit und Billigkeit vorgezogen. Im Jahre 1847 kamen 790 Fässer mit Fensterglas direct aus Antwerpen nach Galatz, und im Juni 1852 926 Kisten Glas nach Braila.

Die Gesammteinfuhr aus Siebenbürgen in die Walachei, Moldau und Bulgarien betrug im Jahre 1847 (nach den Mittheilungen des österreichischen Handelsministeriums, S. 39) über 5 Millionen Gulden Wiener Währung.

Davon gingen

nach Bukarest	für	1,500,000 fl.
„ Kimpolung, Crajova ꝛc.	„	1,400,000 „
„ Plojeschi	„	600,000 „
„ Jokschan	„	200,000 „
„ Berlad	„	150,000 „
„ Jassy und obere Moldau	„	600,000 „
„ Galatz und Tulscha .	„	360,000 „
„ Bulgarien	„	400,000 „
		5,210,000 fl. W. W. (Franken).

Die englischen Eisen- und Stahlwaaren, Baumwollzeuge ꝛc. finden wegen ihrer großen Billigkeit, die in fast allen Ländern der Levante den Ausschlag gibt (und in den feineren Sorten auch wegen ihrer inneren Güte) und bei der großen Thätigkeit englischer Agenten *) immer mehr Aufnahme. Das Tragen von Shirtinghemden und Kitteln (statt der leinenen) scheint unter den romanischen Landleuten starken Eingang zu finden, und die selbst gewebte Leinwand allmählig zu verdrängen.

In Galatz werden die englischen Geschäfte besonders durch ein Hamburger und ein griechisches (sciotisches) Haus betrieben. Letzteres hat alle Hausirer und Kleinhändler in der Moldau durch bewilligten Credit in seinen Händen. Seit der freien Getreideeinfuhr in England nehmen die englischen Schiffe, welche Steinkohlen, Eisenwaaren und andere britische Fabrikate in die Donauländer bringen, als

*) Außer englischen Agenten trifft man auch in der Moldau und Walachei französische und schweizer Reisende. Von deutschen hört man aber nichts!

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Retourfrachten Getreide mit, das sonach mit den Erzeugnissen englischer Manufakturen bezahlt wird. (S. weiter unten Galatz.) Diese englische Concurrenz ist zwar für die gewerbreichen österreichischen Länder (Siebenbürgen, Mähren, Böhmen ꝛc.) nachtheilig; sie hat aber auch wieder das Gute, daß durch sie die Kultur mehr verbreitet wird und diese Länder später für Deutschland um so wichtiger werden. Steinkohlen, Eisenwaaren, Nägel, Messer, Kesseln, Nadeln, Scheeren, Seife, Kämmen, Bürsten, Garne, Schnüre, Knöpfe, Strümpfe, Hemdenzeug, Papier ꝛc.; alle diese Artikel wirken darauf hin, dem Landmann und Kleinstädter billigere und bessere Geräthschaften für den Haus- und Landbedarf zu verschaffen, und zu bequemeren Einrichtungen, größerer Reinlichkeit und allmähligem Wohlstande zu verhelfen.

Ein- und Ausfuhr von Braila und Galatz.

Dieſe beiden Städte (worunter Braila als Seedonauhafen der Walachei, am bedeutendſten) ſind durch den Friedensvertrag von Adrianopel (1829) zu Freihäfen erklärt. Auch beſteht ſeit dem 1. Januar 1848 zwiſchen der Moldau und Walachei eine Zolleinigung, wodurch der Verkehr um Vieles erleichtert worden iſt.

Bis zum gedachten Frieden von Adrianopel war der Ausfuhrhandel der Moldau und Walachei ein Monopol türkiſcher Agenten. Seitdem hat dieſer Handel faſt jedes Jahr zugenommen. Getreide bildet den Hauptartikel, deſſen größere oder geringere Ausfuhr ſich jedoch nach der Ergiebigkeit der Erndte und dem Bedarf von außen richtet. Das Jahr 1847 war hierin das bedeutendſte von allen, denn während damals die Erndte faſt in ganz Europa mißrieth, war ſie in den untern Donaugegenden ſehr ergiebig ausgefallen.

Es gingen von hier aus im Jahr 1847:

nach England	für 28 pCt.	Getreide.
„ Conſtantinopel.	„ 25 „	„
	53 pCt.	Getreide.

	Uebertrag	53	pCt. Getreide.
nach Trieſt und Venedig	für	11½	„ „
„ Marſeille, Genua und Livorno	„	28	„ „
„ in die obern Donauhäfen .	„	7½	„ „
		100	pCt. (worunter über die Hälfte Mais.

Die Getreidezufuhr auf der Donau in Galatz und Braila war im J. 1847 ſo ſtark, daß die Tſchams (Barken) nicht alle ausgeladen werden konnten und ſogar Privatwohnungen als Speicher benutzt werden mußten. Große Verluſte erfolgten aber im hieſigen Getreidehandel, als zu Ende 1847 die Preiſe plötzlich fielen.

Der Donauweizen iſt im Durchſchnitt geringer wie der von Odeſſa (S. weiter unten Odeſſa), verbeſſert ſich aber jährlich. Auch Roggen wird jetzt in der Moldau mit Erfolg gebaut und ausgeführt, am meiſten aber noch Mais (Kukuruz). Zu Anfang 1852 wurden zu Galatz Verträge auf Mais im Juni zu liefern, für engliſche Rechnung, zu 13 Schillinge und 10 Pence (circa 8 fl. rhein.) pr. Quarter von 480 Pfd. geſchloſſen.

Im Intereſſe der großen Gutsbeſitzer (Bojaren) liegt es, dem fruchtbaren Boden den größtmöglichſten Ertrag abzugewinnen, beſſere Geräthſchaften anzuſchaffen, gute Straßen zu bauen zur Fortſchaffung der Produkte, den Landmann zu erleichtern ꝛc.

Zu Jaſſy beſteht bereits eine Dampfmahlmühle und alles wirkt auf weitere Fortſchritte hin.

Folgendes ist das Gewichtsverhältniß von Getreide in den untern Donaugegenden:

1 Kilo (Chilo, Kila) = 20 Banitza in Galatz. 1 Banitza = 6⅓ preuß. Metzen. (3 Baniza zu Galatz sind gleich 2 Baniza zu Braila und 3 Kilo zu Galatz sind gleich 2 Kilo zu Braila.)

1 Kilo zu Galatz = 1½ engl. Quarter, oder 100 Kilo = 148 engl. Quarter.

1 „ „ „ = 11¾ Kilo in Constantinopel od. 400 Oka.

1 „ „ „ = 5¼ Star in Triest (1 Stajo Mais = 1⅓ Scheffel in Triest).

1 „ „ „ = 7 nieder-österreich. (Preßburger) Metzen (1 Preßb. Metzen = 80 Litres). 1 österreich. Metzen Roggen wiegt durchschnittlich 75 Pfd. 1 Kubbel in Raab = 2 Wiener Metzen.

1 „ in Bessarabien = 2½ Tschetwert (1 Kilo in Südrußland = 9 nieder-österreich. Metzen).

(1 Tschetwert = circa 3 Ctr.)
(1 „ = 2½ Star.)

Die Getreideausfuhr aus Galatz und Braila war in den Jahren 1843 bis 1850, nach Angabe des preuß. Consuls zu Galatz, wie folgt:

Jahr.	Ausfuhr aus Braila.			Ausfuhr aus Galatz.	
	Weizen.	Mais.	Gerste.	Weizen.	Mais.
	preuß. Scheffel	preuß. Scheffel	preuß. Scheff.	preuß. Scheffel	preuß. Scheffel
1843	1,705,520	641,720	892,260	569,380	744,110
1844	1,840,330	678,290	112,130	880,970	920,580
1845	1,666,040	659,740	929,100	952,370	831,060
1846	1,732,610	863,040	938,140	586,680	1,780,760
1847	1,967,430	3,275,120	1,589,920	956,740	1,685,420
1848	843,670	1,545,270	1,023,270	600,970	760,320
1849	620,760	1,764,384	385,831	919,366	1,368,856
1850	1,498,530	792,090	235,891	744,050	650,000

In neuester Zeit hat man auch angefangen, zu Galatz Fleisch einzupökeln und frisches Fleisch in luftdichten Blechbüchsen auszuführen, namentlich nach England für die englische Flotte. Das hiesige Fleisch oder vielmehr die Art der Zubereitung scheint sich aber schlecht zu bewähren, da nach einem amtlichen Bericht in der „Times" vom 3. Jan. 1852, an 6000 Blechbüchsen (canisters preserved meat), im Durchschnitt 10 Pfd. haltend, die im Jahr 1850 aus Galatz kamen und auf 5 Jahre garantirt waren, in Portsmouth am Schlusse des Jahres 1851 für völlig untauglich und theilweise von faulem Geruch befunden und ins Meer geworfen wurden.

Dagegen geht von Galatz viel Talg nach England, der Türkei und Oesterreich.

Einfuhr in Braila und Galatz im Jahre 1850.

	in Braila pr. Thlr.	in Galatz pr. Thlr.
Engl. Manufakturwaaren u. Twiste	1,555,950	1,256,790
Levantische Baumwolle.	108,650	56,920
Hutzucker u. Farin (5557 Faß in Braila) (Der meiste Zucker kommt aus England und Marseille. Viel holländischer Melis kommt über England. Der Zuckerverbrauch ist stark, da man hier, wie im Orient, süße Speisen liebt.)	759,460	575,950
Kaffee (kommt aus England, Triest und Marseille. Der Verbrauch ist verhältnißmäßig gering, was sich aus der Armuth und Genügsamkeit der niedern Volksklassen erklärt.)	33,900	51,300
Uebertrag . .	2,457,960	1,940,960

	in Braila preuß. Thlr.	in Galatz preuß. Thlr.
Uebertrag . .	2,457,960	1,940,960
Rum (aus England)	55,730	80,800
Stab- u. Stangeneisen (aus England) .	118,820	151,290
Steinkohlen (aus England; 175 Tonnen in Braila) . . . . . Es kommen jetzt auch Steinkohlen aus der Kohlengrube des Banats in die Donau (S. vorher p. 59).	1,500	63,500[1]
Reis	1,360	33,360
Rosinen	30,710	75,900
Wein in Fässern (211 Faß in Braila) . .	5,770	8,200[2]
„ in Flaschen (1037 Kisten in Braila) einschließlich Champagner	35,430	27,640[3]
Tabak (1489 Ctr. zu Braila).	50,870	62,730[4]
Möbel	—	16,050[5]
Leder (bearbeitetes)	28,840	29,930
Orangen und Zitronen	5,850	32,700
Englisches Bier (Porter) 276 Faß in Braila	3,770	4,590
Zusammen . .	2,796,610	2,527,650

Nach den Oesterreichischen Mittheilungen (p. 239) wurden im Jahr 1850 an englischen Waaren eingeführt (in Galatz und Braila) für 4,800,000 fl. C.-M.

im Jahre 1849 „ 3,627,000 „ „

im Jahre 1848 „ 3,000,000 „ „

Nach englischen amtlichen Angaben (die jedoch gewöhnlich unter dem wahren Werthe sind) war die Ausfuhr von britischen Erzeugnissen und Fabrikaten aus Großbritannien

[1]) 7,434 Tonnen oder 148,680 Ctr. — [2]) 300 Faß. — [3]) 809 Kisten. — [4]) 1836 Ctr. — [5]) einschließlich 303 Dutzend Stühle.

nach der Türkei und den Häfen des schwarzen Meeres wie folgt:

Ausfuhr	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.
	Pfund Sterling.				
nach Galatz und Bralla . . .	195,154	213,547	193,898	218,577	294,604
nach Odessa und russ. Häfen des schwarz. Meeres	138,913	143,810	233,220	186,996	157,111
nach der Türkei (ohne Syrien und Egypten) .	1,749,125	2,363,442	2,664,281	2,373,669	2,515,821

Die Haupteinfuhrartikel aus Oesterreich sind: Manufakturwaaren, Eisen-, Kupfer- und Glaswaaren, Sicheln, Papier, Parfümerien, Wiener Wagen, Pianos ꝛc. Die Donau-Dampfschiffe bringen auch viele französische Artikel nach Giurgewo, Braila und Galatz.

Aus Deutschland (einschließlich Preußen): Tücher und andere Wollenstoffe. Baumwolle und Seidenstoffe kommen meist aus der Türkei; doch liefert auch Wien einige Seidenzeuge und Shawls, und Sachsen einige Baumwoll- und Wollenzeuge.

Im Ganzen ist die Einfuhr in die Donaufürstenthümer see-, fluß- und landwärts jedes Jahr im Steigen. Im Jahre 1851 soll sie nahe an 50,000,000 fl. (?) betragen haben, wovon allein über 15,000,000 fl. (?) an Wiener Fabrikaten, die durch die Zollämter Michailini, Marmornitza und Nimirnitscheni gingen.

Schifffahrtsbewegung von Galatz im J. 1849.

Seeschiffe.	Eingelaufene Schiffe.			Ausgelaufene Schiffe.		
	Schiffe.	Tonnen	Werth der Einfuhr.	Schiffe.	Tonnen	Werth der Ausfuhr.
			fl.			fl.
Oesterr. Segelschiffe .	43	10,205	40,600	39	9,299	432,200
„ See-Dampfb.	27	10,324	2,049,600	27	10,324	445,700
„ Fluß-Dampfb. (Donau-Dampfsch.)	26	6,920	873,500	26	6,920	1,951,200
	96	27,449	2,963,700	92	26,543	2,829,100
Griechische (Segelsch.)	177	32,345	1,463,300	161	29,607	1,043,800
Englische „	72	12,395	1,955,900	66	11,175	346,000
Türkische „	55	10,477	52,500	57	62,355	98,800
Russische „	56	9,320	320,200	44	6,960	243,400
Sardinische „	21	3,247	168,800	19	2,812	168,400
Jonische „	23	3,996	29,300	23	3,914	168,100
Samiotische „	16	1,727	75,300	16	1,727	80,600
Toskanische „	1	183	—	1	183	7,600
Moldauische „	2	399	200	2	399	12,200
Walachische „	25	4,581	254,800	20	3,266	86,200
Belgische „	1	224	66,600	1	224	—
Preußische „	1	150	—	—	—	—
Französische „	6	894	55,200	5	744	40,400
Zusammen .	552	107,387	7,405,800	507	149,909	5,124,600

Der Gesammtverkehr von Galatz belief sich sonach
im Jahre 1849 auf 12,530,400 fl.
im Jahre 1848 auf 12,750,400 „

Im J. 1847 war die englische Flagge am zahlreichsten ver-

treten, nämlich 472 Schiffe mit circa 90,000 Tonnen (im J. 1846 bloß 68 Schiffe mit 8000 Tonnen).

Von den österreichischen aus Galatz ausgelaufenen Segelschiffen gingen im Jahre 1849 25 Schiffe mit Getreide (Weizen, Mais und etwas Roggen) nach England, und 7 (ebenfalls mit Getreide) nach Triest und Venedig. Im letzten Frühjahr (1852) stand die Fracht zu Galatz und Braila für England 9—10 Schillinge per englisches Quarter von 480 Pfd. Von den in Galatz angekommenen österreichischen Schiffen kamen 4 von Triest, mit Zucker, Kaffee, Mandeln, Südfrüchte, Rum, Eisen, Twist ꝛc. Unter den österreichischen Kauffahrern sind mehrere eigends für die Donaufahrt gebaut von 300—400 Tonnen und möglichst geringer Tauchung. Der in Triest gebaute Dreimaster „Anna" von 543 Tonnen und 15 Fuß Tiefgang (beladen), war im Jahre 1847 der größte Kauffahrer, der je die Donaubarre passirte (bei hohem Wasserstande).

Die norddeutschen Schiffe wurden im Jahre 1847 ebenfalls sämmtlich für England mit Getreide befrachtet. Die meisten waren in Ballast angekommen, einige mit englischen Steinkohlen.

Im Juni 1852 brachten 7 griechische Schiffe Bausteine aus Griechenland, zum Bau des in Galatz projektirten Hafendamms. Auch 600 Kisten Zink wurden in diesem Monate (Juni 1852) in Galatz eingeführt.

Schifffahrtsbewegung von Braila im J. 1849.

Seeschiffe.	Eingelaufene Schiffe.			Ausgelaufene Schiffe.		
	Schiffe.	Tonnen	Werth der Einfuhr.	Schiffe.	Tonnen	Werth der Ausfuhr.
			fl.			fl.
Oesterr. Segelschiffe .	67	16,410	54,700	67	16,410	600,900
„ See-Dampfb..	—?	—(?)	2,895,600	—?	—(?)	673,500
„ Flußdampfer .	—?	—(?)	50,500	—?	—(?)	425,800
	67	16,410	3,000,800	67	16,410	1,700,200
Griechische(Segelsch.)	225	41,728	396,600	227	42,039	1,984,200
Türkische „	104	12,423	135,800	92	11,019	418,400
Englische „	58	11,938	624,000	62	12,579	392,200
Russische „	29	4,329	317,100	31	4,769	157,600
Walachische „	25	3,724	69,600	24	3,495	109,300
Sardinische „	11	1,655	51,500	14	2,257	36,300
Französische „	9	1,556	131,400	9	1,556	60,200
Jonische „	8	1,310	14,300	8	1,310	219,100
Belgische „	7	224	55,000	7	224	10,900
Moldauische „	7	225	—	1	225	2,500
Päbstliche „	6	1,256	16,000	6	1,256	20,900
Samiotische „	5	765	16,900	5	765	32,600
Mecklenburgische „	3	672	—	3	672	59,200
Zusammen .	564	98,215	4,829,000	556	98,576	5,203,600

Gesammtverkehr 10,032,600 fl. (im J. 1848 12,527,600 fl.).

Von den österreichischen eingelaufenen Schiffen kamen:

2 mit Zucker, Mandeln, Wein, Papier, Eisen ꝛc. aus Triest,
1 „ Zucker . . . . . „ Constantinopel,
1 „ „ . . . . . „ Marseille,
1 „ Steinkohlen . . . . . „ England.

Von den österreichischen *) ausgelaufenen Schiffen gingen
39 mit Getreide nach England,
10 „ „ „ Triest und Venedig,
1 „ „ „ Constantinopel,
1 „ „ „ Malta,
1 „ „ (und Wolle) nach Antwerpen.

Im Jahre 1843 war die Zahl der eingelaufenen Schiffe wie folgt:

	In Galatz.				In Braila.		
	Schiffe		Tonnen.		Schiffe		Tonnen.
Oesterreichische	76	von	9,491	—	66	von	11,468
Griechische	175	„	24,449	—	351	„	57,615
Russische	54	„	8,670	—	105	„	15,615
Sardinische	44	„	7,128	—	63	„	10,262
Türkische	37	„	7,656	—	192	„	32,045
Jonische	18	„	3,152	—	20	„	2,082
Walachische	10	„	1,822	—	9	„	1,540
Englische	6	„	1,165	—	7	„	950
Samiotische	7	„	491	—	—	„	—
Moldauische	3	„	734	—	4	„	743
Französische	2	„	412	—	1	„	162
Schwedische	2	„	316	—	—	„	—
Neapolitanische	2	„	343	—	3	„	729
Holländische	1	„	141	—	—	„	—
Preußische	1	„	223	—	3	„	572
Amerikanische	1	„	122	—	—	„	—
Serbische	1	„	322	—	—	„	—
Hannoverische	1	„	161	—	—	„	—
Mecklenburgische	1	„	156	—	—	„	—
Zusammen	442	von	66,954	—	824	von	133,783

Zusammen 1266 Schiffe von 200,737 Tonnen.

Im Jahre 1840 liefen ein 1467 Schiffe, worunter 117 Oesterreichische.
1841 „ 657 „ „ 64 „
1842 „ 937 „ „ 76 „

*) Unter den österreichischen sind italienisch-österreichische Schiffe zu verstehen.

Gesammtbewegung von Galatz und Braila in den Jahren 1845 bis 1848.

In Galatz eingelaufen:

1845	520 Schiffe		im Werth von	19,897,000	türk. Piast.*)
1846	769 „	(266 beladene)	„	33,316,000	„
1847	892 „	(243 beladene)	„	37,620,000	„
1848	526 „	(210 beladene)	„	38,623,000	„

In Braila eingelaufen:

1845	876 Schiffe		im Werth von	13,028,000	türk. Piast.
1846	996 „	(140 beladene)	„	18,682,000	„
1847	1646 „	(179 beladene)	„	26,186,000	„
1848	843 „	(137 beladene)	„	18,213,000	„

In Galatz ausgelaufen:

1845	(?) Schiffe	im Werth von	28,731,000	türk. Piastern.
1846	629 „	„	41,264,000	„
1847	647 „	„	59,188,000	„
1848	354 „	„	22,044,000	„

In Braila ausgelaufen:

1845	828 Schiffe	im Werth von	38,025,000	türk. Piastern.
1846	750 „	„	33,927,000	„
1847	1508 „	„	79,005,000	„
1848	734 „	„	34,582,000	„

Nach einer anderen Angabe wurden in Galatz und Braila von 1845 bis 1850 folgende Schiffe geladen:

	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.
in Galatz . . .	464	644	662	397	588	391
in Braila . . .	832	911	1553	726	587	505
	1296	1555	2215	1123	1175	896

Darunter waren vermuthlich auch einige Flußschiffe.

*) 1 türk. Piaster ist gleich 6 Kreuzer oder 40 Para. 1 walachischer Piaster ungefähr das Doppelte. 1 Ducat = 44½ türk. Piaster.

Der Gesammthandelsverkehr von Braila und Galatz (Ein- und Ausfuhr) betrug dem deelarirten Werthe nach:

im Jahre 1844 17,500,000 fl. C.-M.
1845 17,800,000 „ „
1846 28,000,000 „ „
1847 42,733,000 „ „

(Auf die Einfuhr kamen im Jahre 1847 über 16,000,000 fl.)

Aus Oesterreich kamen durch die Donau-Dampfschiffe nach Giurgewo, Braila und Galatz

im Jahr 1848 4,472,000 fl.
1849 3,896,000 „ Davon ging das meiste nach Galatz.

Die Donau-Dampfschiffe vermitteln auch die Beförderung der seewärts eingeführten, stromauf gehenden Güter für Giurgewo und andere walachische und türkische Häfen.

Uebersicht

der aus den Häfen von Galatz und Braila im J. 1850 mit Ladung abgegangenen Schiffe.

	in Galatz		in Braila		Zusammen	
	Schiffe.	Tonnenzahl.	Schiffe.	Tonnenzahl.	Schiffe.	Tonnenzahl.
Griechische	117	21,152	202	36,980	319	58,132
Türkische	75	14,195	100	15,543	175	29,738
Englische	50	10,583	56	9,596	106	20,179
Oesterreichische . .	40	8,324	53	10,305	93	18,629
Russische	33	3,842	20	3,479	53	7,321
Sardinische . . .	21	3,182	13	1,944	34	5,126
Walachische . . .	17	2,957	21	2,836	38	5,793
Moldauische . . .	8	1,683	1	280	9	1,963
Jonische	8	1,398	15	2,091	23	3,489
Mecklenburgische . .	5	974	1	250	6	1,224
Preußische	5	1,001	6	921	11	1,922
Toskanische . . .	2	477	—	—	2	477
Schwedische . . .	2	259	2	231	4	490
Samiotische . . .	2	275	8	1,091	10	1,366
Französische . . .	1	147	4	491	5	638
Hannoverische . . .	1	108	1	94	2	202
Hamburgische . . .	1	132	—	—	1	132
Belgische	1	184	—	—	1	184
Serbische	1	240	—	—	1	240
Römische(Kirchenstaat)	1	105	2	356	3	561
Zusammen .	391	71,318	505	86,488	896	157,806

(S. Bericht des preuß. Consulats in dem Handelsarchiv. Jahrgang 1851. 2r Bd. 4. Lieferung. S. 61.)

Ein- und Ausfuhr der russischen (bessarabischen) Donauhäfen, *)

nach der St. Petersburger Handelszeitung vom 22. April 1850,

mit Vergleichung von Odessa.

Ausfuhr aus Ismail:

	1848.		1849.	
Weizen . . .	190,733	Tschetwert	161,479	Tschetwert.
Mais . . .	920	„	—	
Talg . . .	1,041	Pud	619	Pud
rohe Häute .	1,207	„	46	„
Butter . . .	269	„	511	„
Käse	7,565	„	8,731	„
Fische . . .	810	„	4,585	„
im Werth von	1,162,163	Rubel.	989,305	Rubel.

*) Rußland unterhält an seiner Donaugrenze (von Bessarabien) 80 Kosakenposten, jeder von 12 bis zu 20 Mann, in der Entfernung von 10 bis 15 Minuten, die an ihren Wachthäusern (Blockhäusern) ihre 10 Fuß langen Lanzen aufgepflanzt haben.

In der Donau selbst liegen mehrere russische Kanonenboote (sogar am rechten neutralen Ufer) und russische Kriegsdampfer fahren bis nach Galatz und Braila hinauf.

Durch den Frieden von Bukarest (28. Mai/9. Juni 1812) verlor die Moldau ganz Bessarabien an Rußland, mit dem Pruth als Grenze.

Ausfuhr aus Reni:

	1848.		1849.
Weizen . . .	50,232 Tschetwert	—	23,763 Tschetwert.
Fische	2,554 Pud	—	—
Caviar . . .	261 „	—	—
Häute	3,633 „	—	2,226 Pud.
Wachs . . .	732 „	—	—
Lichter	306 „	—	—
diverse	2,804 Rubel.	—	10,715 Rubel. *)
im Werth von	233,964 Rubel.	—	155,655 Rubel.

Im J. 1850 betrug die Weizenausfuhr:

aus Ismail . . . 1,854,125 fl. C.-M.

aus Reni . . . 480,000 „ „

Einfuhr in Ismail:

	1848.		1849.
Getreide	für 41,416 Rubel.	—	56,338 Rubel.
Bauholz (meist aus der Moldau u. Walachei	„ 45,060 „	—	53,294 „
diverse Waaren **) . .	für 28,301 „	—	29,199 „
	114,777 Rubel.		138,831 Rubel.
Ferner Münzen	für 487,641 „		247,306 „

Einfuhr in Reni:

Bauholz	für 1,496 Rubel.	—	5,969 Rubel.
diverse Waaren . . .	„ 8,689 „	—	5,755 „
	10,188 Rubel.		11,724 Rubel.
Ferner Münzen	für 178,932 „		41,415 „

*) worunter für 5,980 Rubel Kupferwaaren.

**) Unter diesen diversen Waaren befanden sich besonders viele trockene Früchte und Oel, Oliven, Zitronen, Orangen, Tabak. Die Einfuhr von Bauholz in Ismail betrug im Jahre 1850 an 115,000 fl. C.-M. (Im südlichen Bessarabien fehlt es an Wald.)

Ein- und Ausfuhr im Jahr 1850:

Ausfuhr aus Ismail.		Ausfuhr aus Reni.	
Weizen	208,388 Tschetwert.	60,765	Tschetwert Weizen.
Roggen	4,198 „	4,743	Pud Fische.
Mais	1,110 „	279	„ Caviar.
Talg	840 Pud.	254	„ Häute.
Butter	188 „	93	„ Wachslichter.
Käse	4,708 „	3,460	„ Kupfer.
im Werth von	1,256,123 Rub.	1,800	„ Eisenwaaren.
		540	„ Taue u. 3,333 Münze.
		im Werth von	248,416 Rubel.

Einfuhr in Ismail.		Einfuhr in Reni.	
Getreide für	2,112 R. Silb.	Bauholz für	1,637 Rub. Silber.
Bauholz „	43,226 „	Waaren „	13,317 „
Waaren „	37,011 „		14,954 Rub. Silber.
	82,349 R. Silb.	u. Münzen	212,842 „
u. Münzen	411,513 „		

Uebersicht

der Ein- und Ausfuhr von 1840 bis 1846, dem Werthe nach.

Ausfuhr.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.
	Silberrubel.						
Aus Ismail	668,419	383,328	455,150	457,640	1,148,516	843,166	734,134
„ Reni	173,453	98,699	60,297	58,918	301,873	231,650	159,090
Einfuhr:							
In Ismail	349,530	unbekannt	65,342	54,167	67,611	90,025	66,835
„ Reni	121,873	„	20,157	9,910	9,396	32,080	22,892

Bei der Ausfuhr kommen zu drei Viertel geprägte Silbermünzen vor. Auch die Einfuhr besteht theilweise aus

Silbergeld (aus Odessa?). In der Moldau und Walachei, so wie im westlichen Bulgarien und Serbien, cursiren österreichische Gold- und Silbermünzen als vorzüglichstes Verkehrsmittel; in Bessarabien meist Silberrubel.

Die Einfuhr an geprägter Münze war:

	zu Ismail		zu Reni	
im J. 1842	194,466	Silberrubel —	40,137	Silberrubel.
1843	199,732	„ —	49,008	„
1844	473,829	„ —	106,091	„
1845	559,799	„ —	130,637	„
1846	294,032	„ —	8,222	„

Schifffahrtsbewegung im Jahr 1850.

Eingelaufene Schiffe in Ismail:

	beladen.			in Ballast.		
	Schiffe		Tonnen.	Schiffe		Tonnen.
Russische	2	von	394 —	16	„	7,340
Griechische	31	„	6,712 —	77	„	11,251
Türkische	11	„	2,100 —	16	„	3,309
Moldauische	—	„	— —	8	„	1,671
Walachische	3	„	312 —	14	„	2,941
Jonische	1	„	210 —	6	„	1,124
Samiotische	—	„	— —	2	„	411
Englische	2	„	418 —	—	„	—
Holländische	—	„	— —	1	„	318
Sardinische	—	„	— —	6	„	1,342
Zusammen	50	von	10,146 —	146	von	29,707

Eingelaufene Schiffe in Reni:

	beladen.		in Ballast.		
Russische	—	—	10 Schiffe	von 1,843	Tonnen.
Griechische	—	—	30 „	„ 4,973	„
Türkische	—	—	4 „	„ 681	„
Moldauische	—	—	1 „	„ 134	„
Walachische	—	—	3 „	„ 485	„
Jonische	—	—	6 „	„ 881	„
Samiotische	—	—	4 „	„ 493	„
Englische	—	—	2 „	„ 404	„
Sardinische	—	—	1 „	„ 165	„
Zusammen	—		61 Schiffe	von 10,059	Tonnen.

Im Vergleiche mit dem Jahr 1849 ergibt sich eine Vermehrung bei Ismail von 30 Schiffen und 25,447 Tonnen.

„ Reni „ 36 „ „ 7,935 „

Zu Reni sind keine Kaufleute ansässig, daher die dortigen Operationen für Rechnung der Plätze Galatz, Ismail, Tultscha oder Constantinopel gemacht werden.

Oesterreichische Schiffe gehen nicht nach Ismail und Reni, weil die dortigen Platzunternehmungen gewöhnlich nach Constantinopel gerichtet sind, was den österreichischen Schiffern nicht zusagt, da der Betrag der Schiffsfracht zum Theil durch die Kosten des Lichtens bei Sulina aufgezehrt wird.

(S. Mittheilungen des k. k. Generalconsuls zu Odessa, in den monatlichen statistischen Mittheilungen des k. k. Handelsministeriums. Wien 1851. 3. Heft.)

Aus früheren Jahren enthält die St. Petersburger Handelszeitung vom 29. März 1841 folgende Uebersicht:

Schifffahrtsbewegung von Ismail und Reni in den Jahren 1837 bis 1840.

Angekommen in Ismail:	1837.		1838.		1839.		1840.	
	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen
Russische Schiffe . .	53	14	64	6	45	8	36	13
Englische „ . .	6	—	13	—	3	2	—	—
Italienische „ . .	33	—	17	2	10	2	2	—
Oesterreichische „ . .	7	1	4	—	4	1	4	2
Türkische „ . .	78	3	129	5	47	2	28	6
Griechische „ . .	64	9	54	5	41	6	25	7
Jonische „ . .	25	6	18	2	7	4	16	3
	266	33	299	20	157	25	111	31
	299		319		182		142	
gesegelt . . .	1	297	—	319	—	182	5	144
Angekommen in Reni:								
Russische Schiffe . .	22	—	16	—	13	—	4	1
Englische „ . .	3	—	2	—	3	—	—	—
Italienische „ . .	—	—	4	—	—	—	—	—
Oesterreichische „ . .	2	—	1	—	—	—	1	—
Türkische „ . .	23	—	20	—	13	—	10	1
Griechische „ . .	27	—	44	—	21	—	11	—
Jonische „ . .	17	—	17	—	4	—	2	1
	94	—	104	—	54	—	28	3
gesegelt . . .	—	94	—	104	4	50	6	31

Im Jahr 1841 trafen in Ismail 90 Kauffahrer und 77 Flußbarken ein. — Die Gesammteinfuhr belief sich im Jahr 1841 auf 36,096 fl. C.-M. (ohne Münze).

In den beiden Häfen kamen an:

im J.	1845	267	Schiffe,
	1846	187	„
gingen ab im J.	1845	266	Schiffe,
	1846	187	„

Odessa (zur Vergleichung).

Einen bedeutenden Concurrenten haben die Donauhäfen in Odessa, das eine günstigere Lage, langjährige Handelserfahrungen, festbegründete Verbindungen, einen bewährten Credit und große Capitalien voraus hat.

Im Winter ist die Schifffahrt von Odessa nur kurze Zeit unterbrochen. Mit dem Beginne des Frühjahrs fahren schon Schiffe von Odessa mit Ladungen ab, während die nach der Donau bestimmten Kauffahrer oft noch wochenlang am Einlaufen in die Sulina-Mündung gehindert sind, und dann noch besondere Unkosten für die Lichtung der Waaren, sowie im Durchschnitt höhere Frachten und höhere Seeversicherungen haben.

Im Jahre 1852 waren 9 verschiedene Chausseen aus dem Innern nach Odessa im Bau, was für die Getreideausfuhr eine große Erleichterung werden wird. Die Schlittenwege im Winter sind nicht für große Lasten und weite

Entfernungen, und die Massen machen bald diese Wege unfahrbar oder doch sehr beschwerlich. Auf dem Dniepr geht die Schifffahrt nur bis Mohilew. Die großen Bezirke der getreidereichen Gouvernements zwischen der Wolga, der Oka und dem Don, haben fast gar keine Wasserverbindung und nur wenige gute Wege. Der Transport daselbst geschieht größtentheils durch Ochsen. Zu 1 Million Tschetwert Getreide (circa 3 Million Ctr.) sind 200,000 Fuhren oder 400,000 Ochsen nöthig, die höchstens zwei Reisen machen können. Die billigste Fracht ist im Frühjahr, wenn das neue dicke Gras überall Futter gibt.

Die Ausfuhr von Weizen aus Odessa betrug

im J. 1847: 3,200,000 Tschetwert; im Werthe von 12,549,534 S.-R.

im J. 1849: 1,565,278 Tschetwert.

Von den 1,565,278 Tschetwert im Jahr 1849 gingen 1,003,523 Tschetwert nach England.

Im October 1851 lagerten zu Odessa über 1,000,000 Tschetwert Weizen zur Ausfuhr bereit.

Die Gesammtausfuhr aus Odessa betrug

im Jahr 1845	18,125,912	Silberrubel.
1846	22,763,052	„
1847	34,765,962	„
1848	20,873,078	„
1849	19,177,626	„
1850	16,894,534	„

Die Gesammteinfuhr in Odessa betrug

im Jahr 1849	10,373,360	Silberrubel.
1850	8,731,627	„

Zwiſchen den öſterreichiſchen Staaten und Odeſſa betrug der directe Handelsverkehr im Jahr 1850 mindeſtens 4,000,000 fl. C.-M. (größtentheils durch den Freihafen von Trieſt).

Der Donau hinab gingen im gleichen Jahre (1850) aus Oeſterreich nach Odeſſa über Galatz 373 Pianos, 81 Equipagen (Wiener Wagen), Möbel, Spiegel, Glaswaaren, Seiden-, Wolle- und Baumwollſtoffe, im Werthe von etwa 500,000 fl. C.-M. Dagegen gingen von Odeſſa der Donau hinauf nach Oeſterreich (über Galatz) 51,572 Pud Talg, 19,940 Pud Schafwolle ꝛc. im Werthe von etwa 1,000,000 fl. C.-M.

Unter der Ausfuhr aus Odeſſa im J. 1849 waren:

		im Werth von
Talg	115,889 Pud	464,101 Silberrubel.
ordinaire Wolle . . .	56,898 „	453,688 „
feine Merino Wolle . .	171,635 „	3,538,704 „

Nach England geht meiſt doniſche Wolle aus Odeſſa. Ismail und Reni führen keine Wolle aus.

Die Weizenausfuhr aus den ruſſiſchen Häfen des ſchwarzen Meeres betrug in den zwei Jahren 1845 bis 1847:

10,818,755 Tſchetwert.

Davon gingen

über Odeſſa (aus den Gouv. Podolsk, Volhynien, Kiew, Cherſon u. einem Theil von Beſſarabien)	6,530,586 Tſch.
über Taganrog (vom Don ꝛc.)	1,918,771 „
über Mariupol (aus dem Gouv. Jekaterinoslaw)	825,883 „
über Berdiansk (aus Taurien)	894,157 „
Uebertrag . .	10,169,397 Tſch.

Uebertrag . .	10,169,397 Tsch.
über Eupatoria, Feodosia und Kertsch	200,364 „
über Ismail und Reni (aus Bessarabien) . . .	448,994 „
	10,818,755 T.*)

Im Jahr 1847 allein betrug die Gesammtgetreideausfuhr Rußlands 5,945,612 Tschetwert Weizen.

2,699,462	„	Roggen.
1,562,340	„	Hafer.
288,807	„	Gerste.
53,882	„	Mais.

Davon gingen 2,708,158 Tschetw. Getreide nach England **).

2,552,334	„	„	„	Frankreich ***).
2,932,603	„	„	„	den Niederlanden und Norddeutschland.

In der Ostsee ist Riga (Hauptstadt von Liefland) der bedeutendste russische Hafen für Getreideausfuhr, doch größtentheils für Roggen.

---

*) Das jährlich in Neurußland und Bessarabien erzeugte Getreidequantum schätzt man auf 14,000,000 Tschetwert, meist Weizen. Unter dem Weizen von Taganrog ist besonders viel harter Weizen (blé dur) von hartem, länglichem, halb durchsichtigem Korn und gelblich glänzender Farbe, der jetzt auch nach England geht.

**) von Weizen allein 1,101,231 Tschetwert.

***) „ „ „ 2,390,057 „

„	„	459,418	„	nach Genua.
„	„	368,108	„	„ Livorno.
„	„	228,051	„	„ Triest u. Venedig.

Sulina-Schifffahrt.

Im Jahr 1850 liefen aus dem schwarzen Meere in die Donau ein: 68 Schiffe mit Ladung und 1184 Schiffe in Ballast, zusammen 1252 Schiffe (worunter 39 Dampfer des österreichischen Lloyd), und ausliefen aus der Donau in das schwarze Meer: 1365 Schiffe mit Ladung und 15 in Ballast, zusammen 1380 (worunter 48 Lloyddampfer). Darin sind nicht nur die Schiffe von und nach Galatz und Braila, sondern auch von und nach Tultscha, Ismail, Reni, Silistria, Rutschuck ꝛc. begriffen.

Nach der Verschiedenheit der Flaggen bestanden im Jahr 1850:

	die eingelaufenen vom schwarzen Meer in die Donau		die ausgelaufenen aus der Donau in das schwarze Meer	
	mit Ladung.	in Ballast.	mit Ladung.	in Ballast.
aus griechischen Schiffen	—	438	531	9
„ türkischen „	3	288	279	4
„ österreichischen „	6	133	141	—
„ englischen „	30	81	114	1
„ russischen „	7	57	75	—
Uebertrag . .	46	997	1140	14

	mit Ladung.	in Ballast.	mit Ladung.	in Ballast.
Uebertrag . .	46	997 —	1140	14
aus walachischen Schiffen	7	47 —	66	—
„ moldauischen „	—	20 —	26	—
„ sardinischen „	4	41 —	44	1
„ jonischen „	1	35 —	35	—
„ samiotischen „	2	14 —	17	—
„ preußischen „	—	10 —	10	—
„ römischen „	—	6 —	6	—
„ mecklenburgischen „	—	6 —	5	—
„ französischen „	3	1 —	4	—
„ schwedischen „	3	1 —	4	—
„ hamburgischen „	—	1 —	2	—
„ toskanischen „	—	2 —	2	—
„ hannöverischen „	1	1 —	2	—
„ belgischen „	1	— —	1	—
„ holländischen „	—	1 —	1	—
„ serbischen „	—	1 —	—	—
	68	1184 —	1365	15

(S. Journal des österreichischen Lloyd vom 20. Mai 1851.)

Die meisten Schiffe liefen leer (in Ballast) ein, um Ladungen in Galatz, Braila ꝛc. einzunehmen.

Im Jahr 1851 liefen durch die Sulina-Mündung ein:
2349 Segelschiffe und 43 österr. Dampfschiffe,
und liefen aus 2116 „ „ 43 „ „

Unter den eingelaufenen waren Segelschiffe:		Unter den ausgelaufenen waren Segelschiffe:	
griechische . . .	784		772
türkische . . .	613		457
englische . . .	306		305
österreichische . .	111 u. 43 Dampfer (Lloyd),		104 u. 43 Dampfer.
Uebertrag	1814		1638

Uebertrag	1814	Segelschiffe,	1638	Segelschiffe.
russische	113		104	
mecklenburgische .	11		6	
preußische . . .	22		25	
oldenburgische . .	7		8	
Lübeckische . . .	4		2	
Bremische . . .	7		5	
hannöverische . .	2		6	
walachische . . .	107		88	
schwedische . . .	12		12	
holländische . .	1		3	
ionische	82		69	
moldauische . .	24		23	
jerusalemische . .	2		2	
norwegische . .	6		5	
dänische	3		2	
samiotische . . .	17		4	
sardinische . . .	95		91	
toskanische . . .	3		4	
päbstliche . . .	1		3	
französische . . .	11		12	
belgische . . .	1		1	
sicilianische . . .	4		3	

2349 eingelaufene Schiffe, 2116 ausgelaufene S.

Gegen das vorhergehende Jahr (1850) hat die Zahl der eingelaufenen Schiffe fast um das Doppelte zugenommen. Die größte Zunahme zeigt sich bei den türkischen, griechischen, englischen, russischen und walachischen Schiffen; auch die Zahl der deutschen Schiffe hat zugenommen, die Zahl der österreichischen dagegen abgenommen.

Man hat jetzt den Plan, aus dem Dorfe Sulina eine regelmäßige Stadt zu machen, und eine ordentliche Hafenpolizei für den in der Nähe befindlichen Hafen einzuführen, auch die Wracks der Schiffe an der Sulina-Mündung (die für

die Schifffahrt nicht selten ein mit Gefahr verknüpftes Hinderniß darboten) schneller fortzuschaffen, als es bisher der Fall war, und die Baggerung wirksam zu betreiben. Im Jahr 1852 wurde vom Beginn der Schifffahrt bis zum Juli keine Baggerung vorgenommen, weil das Baggerschiff ein neues Rad nöthig hatte, das erst am 8. Juni ein russischer Dampfer überbrachte. In Rußlands eigenem Interesse liegt es, die Mündung der Sulina und den Zugang zu seinen bessarabischen Häfen in gutem Stande zu erhalten. Andererseits könnte man auf den Gedanken kommen, daß es eifersüchtig auf die wachsende Größe von Galatz und Ibraila, weil es aus Odessa dasselbe ein- und ausführt wie die Bewohner der Moldau und Walachei. Jedenfalls ist zu hoffen, daß die bestehenden Verträge zwischen Oesterreich und Rußland, in Bezug auf die Sulina-Mündung (S. vorher p. 8), in allen Punkten aufrecht erhalten werden.

Die durch die Donau-Mündung der Sulina eingeführten Waaren sind in den betreffenden Listen nicht besonders bemerkt. Zu den Haupteinfuhrartikeln gehören jetzt englische Steinkohlen, die bis nach Siebenbürgen und in die Bukowina gehen.

Die ausgeführten Waaren bestanden im J. 1850 aus

883,587 Tschetwert (über 2½ Million Ctr.) Weizen (im J. 1851 aus 869,717 Tschetwert).
72,765 „ Roggen (im J. 1851: 123,943 Tschetwert).
153,805 „ Gerste (im J. 1851: 113,834 Tschetwert).
3,006 „ Hafer.
443 „ Mais (im J. 1851: 1,320,591 Tschetwert).

213 Tschetwert Bohnen.
1,455 „ Mehl.
650 „ Rübsaat.
120,000 Oka Leinsaat.
5,000 „ Salz.
30,000 „ Wolle.
642,890 Stück Faßdauben.

Ferner aus Eichen- und Nußbaumholz, Balken und Brettern, Käse, Butter, Oel, Talg, Knochen (im J. 1851: 380 Tonnen), Wein ꝛc.

Im Jahr 1843 gingen aus den Donauhäfen in das schwarze Meer:

801,666 Tschetwert Weizen,
384,995 „ Mais,
231,105 „ Gerste,
2,646 „ Hirse,
1,873 „ Bohnen,
} zusammen 1,422,285 Tschetwert und 5,962 Tschetwert Leinsamen.

149,708 Stück Bretter.

9,708 Schläuche
688 Pack
558 Fässer
} Talg und Oel.

1,249 Ballen Wolle.
281 Tonnen Honig.

116 Fässer
3,623 Colli
} Käse.

1,055 Fässer Pflaumen u. s. w.

Aus früheren Jahren (von 1835 an) diene folgender zehnjähriger Ueberblick der

Schifffahrtsbewegung an der Sulina-Mündung.

Eingelaufene Schiffe.	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844
Griechische .	100	123	289	349	439	534	215	375	545	761
Türkische .	280	325	502	572	551	426	153	252	325	563
Russische .	108	129	152	150	143	146	91	139	192	228
Sardinische	27	42	130	145	215	143	42	79	129	155
Oesterreich.*)	14	33	90	117	105	113	23	52	116	172
Jonische .	42	43	81	76	73	61	34	39	47	58
Moldauische Walachische	9	12	1 16	19	23	22	15	28	28	24
Englische .	18	14	19	21	17	9	9	20	9	26
Samiottische	—	2	13	15	16	18	9	6	1	19
Französische	—	2	2	9	13	1	—	1	2	3
Neapolitan.	—	—	—	3	17	7	—	1	5	11
Belgische .	—	—	—	2	4	3	3	3	1	—
Toskanische	—	—	2	1	2	—	—	—	—	2
Römische .	—	—	2	—	4	—	—	—	—	1
Hannöverisch	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—
Schwedische	—	—	—	—	—	—	—	2	2	1
Preußische .	—	—	1	—	—	—	—	—	3	3
Holländische	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Amerikanisch.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Serbische .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Dänische .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Zusammen	598	725	1300	1480	1622	1483	(?)595	998	1410	2030

Von den 1480 Schiffen im J. 1838 waren 1331 beladen aus der Donau ausgelaufen, meist mit Getreide, u. 140 „ in die Donau eingelaufen.

*) Die österreichisch-italienischen Schiffe haben im Verhältniß zu ihrer Tragfähigkeit meist einen bedeutenderen Tiefgang als andere Schiffe, daher sie auch häufig an der Sulina-Mündung umladen müssen.

Allgemeine Ansicht der Donauufer.

Der Charakter der Donaugegend zwischen Donauwörth und Wien ist eine Abwechslung von lieblichen und wild romantischen Parthien. Von Donauwörth nach Kehlheim (Kelheim) sieht man viele schön bebuschte Inseln, Baumgruppen und Wiesengründe, die zuweilen das Ansehen eines großen englischen Parks gewinnen. Bei Neuburg erheben sich zu beiden Seiten Hügel (hier und da mit Burgruinen), aber gleich bei Ingolstadt beginnt wieder das alte Inselgebüsch und Flußarmlabyrinth.

Unterhalb Ingolstadt windet sich die Donau durch eine bewaldete Bergschlucht mit dem reizend gelegenen Neustadt und dem Kloster Weltenburg. Am Ausgange des Engpasses erhebt sich, vor Kehlheim, der neue Prachtbau des Königs Ludwig, unter dem Namen „Befreiungshalle", und unterhalb Regensburg die „Walhalla". Von Kehlheim aus wird der Fluß belebter, schon durch den Main-Donaukanal.

Von unterhalb Passau bis oberhalb Linz gelangt man durch eine zweite Bergschlucht, deren waldige Höhen sich an vielen Stellen bis zum Ufer herabziehen (besonders zwischen

Bilshofen und Aschach). Die Ufer sind hier mehrere Meilen weit wild und unbebaut. Von einer Land- oder Uferstraße ist nichts zu sehen, und die Ortschaften liegen meist auf den Höhen. Wer von den volkreichen Ufern des Rheins kommt, findet es hier sehr öde.

Von Linz aus werden jedoch die Ufer belebter. Städtchen und Dörfer wechseln mit Klöstern, reichen Abteien und Stiften. Unter den an oder in der Nähe der Ufer liegenden zeichnen sich besonders die prachtvollen Abteien St. Florian (landeinwärts) und Kremsmünster bei Linz*) (mit Sternwarte); ferner das stattliche Mölk, Göttweih bei Krems (auf einem 700 Fuß hohen Vorberg mit weiter Aussicht) und Kloster Neuburg bei Wien (welches die Krone der Erzherzoge von Oesterreich verwahrt) aus, alle mit prunkenden Gemächern, Sälen und reichen Bücher- und Handschriftensammlungen. Für Bodenkultur, Unterricht und Pflege der Wissenschaften haben diese Klöster in frühern Jahren unstreitig viel beigetragen. In der Neuzeit hat sich ihre Stellung geändert.

Oberhalb Linz (bis Aschach) und unterhalb Linz (bis Grein) zeigen sich in der Donau viele Inseln (sogen. Werder oder Auen); eben so bei und unterhalb Wien (Praterinsel, Lobauinsel ꝛc.).

Malerisch liegt das Städtchen Theben (vor Preßburg) mit seinem alten Schlosse, das im Jahr 1809 von den

*) Diese reiche Benedictinerabtei im Traunkreis ist nicht mit der Stadt Krems bei Stein an der Donau, zwischen Linz und Mölk, zu verwechseln.

Franzosen zerstört wurde; gegenüber (am rechten Ufer) ist die Ruine Hainburg.

Bei Preßburg bricht sich der Strom wieder seine Bahn durch eine Bergschlucht, die links von den Vorbergen der Karpathen, rechts von den Vorbergen der Alpen gebildet wird, und gelangt in die kleine ungarische Ebene (200 □ Meil. groß), mit der großen fruchtbaren Insel Schütt (12 Meil. lang, Neuhäusler Donau), an deren Ende die Festung Comorn liegt. An dem südlichen 7 Meil. langen Donauarm (der kleinen oder Wieselburger Donau) liegt die Stadt Raab unweit der Mündung des Flusses Raab. Bei Waizen ist die St. Andreas-Insel.

Unterhalb der alten Stadt Gran (mit Dom und Schlosse des Fürst-Erzbischofs von Ungarn (1822 begonnen aber nicht ganz vollendet), verengen sich die Ufer auf's neue, durch die Höhen des Bakonyer Waldes (rechts) und durch die Ausläufe der Karpathen (links), mit mehreren Ruinen von Burgen und Klöstern. Der mächtige Strom durchfließt dann ungehindert, bis nach Belgrad hinab, die große ungarische oder Theiß-Ebene, die einen Flächenraum von 1700 □ Meilen bedeckt, wovon über zwei Drittheil zu dem fruchtbarsten Ackerland gehört, mit volkreichen Städten und Dörfern. Letztere liegen aber oft ganze Tagereisen von einander entfernt, und die Wohnungen bestehen noch meist aus Lehm- oder Pisehütten (von gestampfter Erde), mit breiten ungepflasterten Straßen, selbst in den Städten. Auch fehlt es noch an guten Landstraßen.

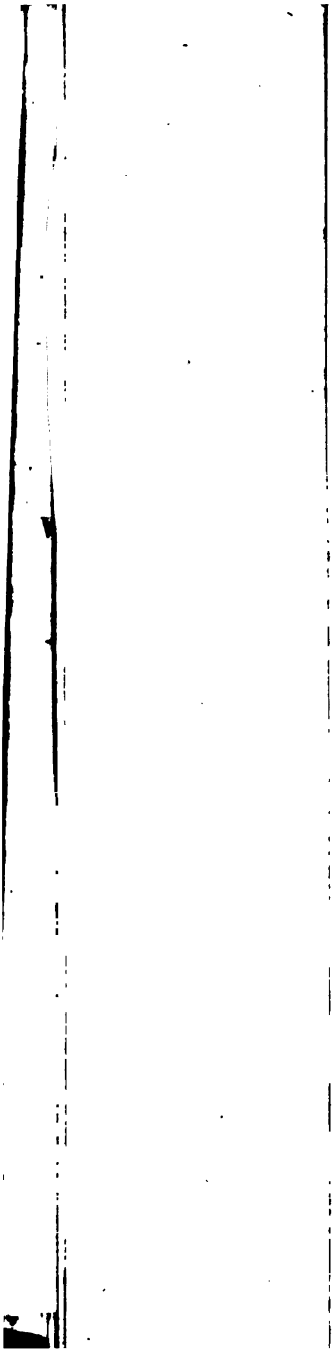
Mit dieser großen ungarischen Ebene stehen die Thal-

ebenen der Drau und der Sau, und die ebenfalls fruchtbare Ebene gegen den Plattensee hin, in Verbindung.

Bei Belgrad erhebt sich wieder das rechte Ufer, und bei Moldava auch das linke. Die hiesige Bergschlucht trägt den Namen Klissura. (S. vorher p. 4.) Die Höhen sind nun an beiden Ufern mit Eichenwaldung bedeckt; aber alles ist einsam, und die Stille wird bloß durch das Rauschen der Donau unterbrochen.

Am Ausgange des eisernen Thors liegen mehrere sand- und schilfreiche Inseln und etwas weiter hinab die Trümmer der alten Römerbrücke (Trajansbrücke), wovon noch am Ufer zwei große Pfeiler stehen. Im Strome selbst sieht man, bei kleinem Wasser, die Reste von 11 Pfeilern. Auch von der alten Römerstraße (Trajansstraße) bemerkt man noch, eine halbe Stunde oberhalb Orsowa (am rechten serbischen Ufer) deutliche Spuren und eine römische Inschrift, zur Erinnerung an Trajans ersten Feldzug in Dacien (um das Jahr 103). Ein anderes großes Werk ist die neue Straße oberhalb Orsowa, am linken (österreichischen) Ufer, beinahe durchgehends in Felsen gehauen, deren Gründer Graf Szecheny (spr. Setscheni) ist, derselbe, der auch die große Kettenbrücke zu Pesth und die Donau-Dampfschifffahrt in's Leben rief.

Von der Donau ist folgendes Panorama erschienen: Panorama der Donau, in zwei Abtheilungen, im Vogelperspektive; 1. von Regensburg bis Linz, gez. von Ludwig Capeller, mit Beschreibung von W. von Rally. Wien. bei Pet. Rohrmann. 1840. 5 fl. C.-M. 2. von Linz bis Wien, gez. von K. A. von Lilienbrunn, mit Beschreibung von M. Koch. Wien bei Pet. Rohrmann. 1838. 5 fl. C.-M.

Berichtigungen.

Seite	8	lese man	Snags statt Shags.
„	10	„	fast die Hälfte der Donau ist türkisch, statt die Hälfte der Donau ꝛc.
„	14	„	Pancsowa statt Pantsowa.
„	16	„	Stadt von 7000 Einwohnern, statt Einwohner.
„	28	„	in Rutschuck werden jährlich an 60,000 St. Schafe verkauft, statt verbraucht.
„	58	„	von Regensburg nach Linz Entfernung 48 Wasserstunden, statt 78.
„	„	„	von Linz nach Wien 54, statt 64 Wasserstunden.
„	100	„	1 Banitza = 1 Preuß. Scheffel, statt 1 Preuß. Metzen.